
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 16

SIXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1916



VOLUME LI.

Voir aussi la liste numérique, page 9.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SIXIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1916.

A

B

C

C

C

D

D

D

E

F

M

Mc

N

O

P

Q

R

R

S

S

T

U

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME E.

Cinquième recensement du Canada, 1911—Volume V—Forêts, pêcheries, fourrures et minéraux.

Cinquième recensement du Canada—Volume VI—Occupations du peuple.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume I, parties a, b et A à L; volume III, parties V à Z. Présenté par sir Thomas White, le 7 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume II, parties M à U. Présenté par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume IV, parties ZZ. Présenté par sir Thomas White, le 14 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présentés le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*b*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en mai 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté le 10 avril 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 13 janvier 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie II.—Commerce du Canada avec (1) la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni, (4) les Etats-Unis. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie III.—Commerce du Canada avec les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport des commissaires de grain. (Partie V.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1915 et estimations pour l'exercice 1916-17. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 18 janvier 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 18 février 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15a. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques.) Présenté le 1er février 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15b. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15c. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1914-15 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 24 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 31 janvier, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1914. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1914.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1915. Présenté en 1916, par Son Honneur l'Orateur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

(Ce volume est relié en deux parties.)

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19a. Emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa, pour l'année 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19b. Rapport intérimaire de la commission chargée d'examiner certaines conditions générales du transport se rattachant au problème économique du canal projeté de la baie Georgienne. Présenté le 14 avril 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour l'exercice du 1er avril 1914 au 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1915. Présenté le 17 mai 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 4 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

20c. Dixième rapport de la commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M .Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20e. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20f. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 16 mai 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

21. Quarante-huitième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15.—Marine. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-huitième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Casgrain.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

25*a*. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1914-15. Présenté le 1er mai 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*c*. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Quatorzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*e*. Levés hydrographiques de la Colombie-Britannique.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrographiques du Manitoba, 1912-14.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*g*. Rapport du médecin-chef du ministère de l'Intérieur, pour 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 19 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1915. Présenté le 29 janvier 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 28 février, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29a. Rapport sur les travaux des Archives publiques, pour l'année 1914. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

30. Liste du Service civil pour 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 mars 1916, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 23 février 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du Conseil de la milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 21 février 1916, par sir Sam Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35a. Emploi des troupes expéditionnaires après la guerre. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Huitième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

37. Onzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1914. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du ministère du Service naval, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38a. Supplément au rapport du Service naval—Biologie canadienne, 1914-15. Présenté en 1916, par l'honorable M. Hazen—*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

38b. Histoire naturelle du hareng. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-huitième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1914-1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 13 janvier 1916, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28.

41. Copie des décrets du conseil autorisant des règlements pour le département du Service de la marine, conformément à l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII, comme suit:—

N° 2864, en date du 4 décembre 1915, pour paiement de l'allocation de séparation dans le cas des sous-officiers brevetés.

N° 3009, en date du 21 décembre 1915, au sujet de l'application de la loi sur la discipline navale, etc., pour la direction de la force navale volontaire.

N° 63-422, en date du 15 octobre 1915, au sujet de la nomination de paie-maîtres adjoints en exercice.

VOLUME 28—*Suite.*

N° 2267, en date du 25 septembre 1915, au sujet de règlements pour le paiement de "solde retenue".

N° 93-2151, en date du 17 septembre 1915, au sujet des allocations aux officiers et marins faisant le service des signaux.

N° 1712, en date du 21 juillet 1915, au sujet d'un mode de pensions pour les officiers et marins des forces navales royales canadiennes.

N° 748, en date du 13 avril 1915, au sujet de l'établissement de grades d'artilleurs de 1re et de 2me classes dans la marine royale canadienne.

N° 58-1470, en date du 24 juin 1915, au sujet de l'augmentation du chiffre de l'allocation de séparation à un enfant sans mère, dans la proportion de 3 à 5.

N° 85-1158, en date du 20 mai 1915, au sujet de la revision des montants payables à compte de l'allocation de séparation aux personnes dépendant de marins du service permanent de la marine royale canadienne.

N° 756, en date du 13 avril 1915, au sujet du paiement d'allocation aux officiers de réserve volontaire du service de la marine royale canadienne pour exécution de fonctions comportant l'allocation payée aux officiers de la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 17 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42. Copies de proclamations, décrets de l'exécutif et de documents concernant la guerre européenne. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42*a*. Premier supplément du volume contenant les copies des proclamations, décrets de l'exécutif et documents concernant la guerre européenne. Présenté par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

43. Décrets du conseil concernant la guerre européenne, du 29 avril 1915 au 12 janvier 1916, inclusivement. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. ..*Pas imprimés.*

44. Copie de nouvelles règles de cour adoptées par les juges de la cour Suprême de l'Alberta, en vertu de l'article 576 du Code criminel, lors de la réunion du 27 novembre 1915. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimées.*

45. Relevé du nombre moyen d'hommes servant dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1915, leur paie et frais de voyage, aux termes du chapitre 92, article 6, paragraphe 2, des Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M .Doherty, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Règlements conforme à la loi des insectes destructeurs et autres fléaux, aux termes de l'article 9, chapitre 31, de 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 24 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

47. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

48. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

49. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 10, 1-2 George V, loi des réserves forestières et des parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1915. *Pas imprimés.*

51. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière La-Paix". Présentés par l'honorable M. Roche, le 23 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

52. Décrets du conseil édictés entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, approuvant les règlements faits et les formules prescrites, en conformité de l'article 57 de la loi de l'irrigation, chapitre 61, Statuts revisés du Canada, 1906, telle que modifiée par le chapitre 38, 7-8 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916. *Pas imprimés.*

53. Décrets du conseil édictés en vertu des dispositions de l'article 18 du chapitre 63, Statuts revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du Territoire du Yukon. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

54. Relevé des terres vendues par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien pendant l'année expirée le 30 septembre 1915. Présenté le 25 janvier 1916.. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

55. Etat des permis donnés par le ministère de l'Intérieur, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1915, en conformité de l'article 88 du chapitre 62 des Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

56. Copie des Ordres généraux de la milice pour la période comprise entre le 25 novembre 1914 et le 24 décembre 1915. Présentés par sir Sam Hughes, le 26 janvier 1916. *Pas imprimés.*

57. Relevé des allocations de pension et de retraite, dans le Service civil, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1915, faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, ainsi que la somme attribuée et la cause de la mise à la retraite de chaque personne pensionnée ou mise à la retraite, et aussi si la vacance a été remplie par avancement, nomination ou transfert, ainsi que le salaire du nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

58. Relevé des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues", du 1er avril 1915 au 12 janvier 1916, en conformité de la loi des subsides, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

59. Rapport des transactions de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

60. Relevé des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

61. Relevé des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux jusqu'au 31 mars 1915, tel que requis par le chapitre 57, article 12, 7-8 Edouard VII. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Relevé des emprunts temporaires de l'Etat, non soldés au 31 décembre 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

63. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement au compte de l'exercice financier 1915-16. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

64. Sommaire des décisions du Conseil de la Trésorerie, en conformité de l'article 44 de la loi du revenu consolidé et de l'audition. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

65. Relevé détaillé de toutes les remises et de tous remboursements de péages et de droits pour l'année financière terminée le 31 mars 1915. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant la quantité d'équipements *Oliver* achetés depuis le 1er août 1914, les noms des vendeurs, le prix payé à chacun d'eux et les dates de livraison ; aussi, copie de toutes plaintes formulées contre cet équipement, et de toute mesure administrative ou autre, prise à ce sujet. Présentée le 3 février 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état indiquant la quantité de dragage fait dans le comté d'Inverness, depuis 1896 jusqu'à date, les localités où ces travaux ont eu lieu, et la somme des travaux dans chaque localité, les dates auxquelles ces travaux ont été faits et leur coût dans chaque cas. Présentée le 3 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre ,en date du 17 mars 1915, pour copie de tous rapports, correspondance et autres communications entre le département des Douanes et Auguste Desjardins, de Saint-Denis de Kamouraska, depuis sa nomination comme officier préventif du dit département. Présentée par l'honorable M. Reid, le 3 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

69. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (15 février 1915), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916.. ..*Pas imprimé.*

70. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, C.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, requêtes, recommandations, soumissions, etc., se rapportant à l'achat du terrain de la "Quarantaine de Lévis". Présentée le 3 février 1916.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

72. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 7 février 1916, nommant Robert A. Pringle, de la cité d'Ottawa, l'un des conseillers de Sa Majesté, jurisconsulte, et Son Honneur D. B. MacTavish, juge de la cour de comté du comté de Carleton, pour constituer une commission, sous l'empire de la loi des enquêtes, aux fins de tenir une enquête au sujet de l'origine du récent incendie désastreux qui a détruit les édifices parlementaires à Ottawa. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916... .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

72a. Copie du rapport de la Commission royale nommée aux fins de tenir une enquête sur l'origine du feu qui a détruit l'édifice central du Parlement, à Ottawa, le jeudi, 3 février 1916. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 16 mai 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

73. C.P.-162, daté le 29 janvier 1916, pour création du poste d'opérateur de télégraphie sans fil dans la Réserve volontaire Navale Royale canadienne et règlements pour la gouverne de cette réserve. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74. C.P.-183, daté le 31 janvier 1916 pour règlements déterminant le paiement d'un supplément de solde aux officiers du Service royal canadien de la marine remplissant les fonctions d'interprètes. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74a. Copie du décret du conseil n° 54,601, en date du 16 mars 1916, autorisant le paiement aux officiers de la réserve navale royale de l'allocation pour le mess. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 mars 1916. .. .. *Pas imprimée.*

75. Communication reçue du Haut-Commissaire intérimaire du Canada, à Londres, sir George Perley, transmettant un rapport concernant l'hôpital canadien à Dinard par le Dr Rallier du Baty, chirurgien en chef de cet hôpital. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires.*

76. Communication reçue du très honorable A. Bonar Law, secrétaire colonial, transmettant un exemplaire des Débats parlementaires impériaux (Chambre des Communes, 10 janvier) sur une résolution adoptée par cette Chambre, et dont voici la teneur:—
"Que, en vue de donner plus de force à la détermination des alliés dans la poursuite de la guerre, le gouvernement de Sa Majesté devrait s'entendre immédiatement avec les gouvernements des diverses possessions britanniques en vue, par le moyen de leur aide, de faire converger toute la force économique de l'Empire, en coopération avec celle de nos alliés, vers un effort commun contre l'ennemi." Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. . .*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

77. Correspondance échangée entre l'Association des manufacturiers canadiens et le premier ministre, 1914-1915. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. *Pas imprimée.*

78. Correspondance échangée entre la *Intercolonial Nickel Company* et le premier ministre. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports au sujet des réclamations des chasseurs de phoques à fourrure de la Colombie-Britannique en vertu du dernier traité conclu avec la république américaine. Présentée le 9 février 1916. . . .*Imprimée pour les documents parlementaires.*

80. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 15 avril 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de l'Alberta pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présenté par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

81. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 mai 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de la Saskatchewan pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présentée par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la demande de Wasyl Pinianski pour les lettres patentes du ½ sud-ouest de la section 5, township 25, rang 4, à l'ouest du deuxième méridien principal, dossier officiel n° 1,752,484. Présentée le 16 février 1916.—*M. MacNutt.*
Pas imprimée.

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous affidavit, lettres, télégrammes et autre correspondance, se rapportant au ¼ S.-E. de 7-1-13, à l'ouest du deuxième méridien, actuellement le homestead de Frank Strubell, et échangés au cours des années 1914 et 1915 entre le ministère de l'Intérieur, ou le ministre ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du ministère et le bureau des terres fédérales à Weyburn et à Estevan, et avec toutes personnes qui ont tenté d'obtenir une inscription de homestead pour cette ferme ou qui ont prêté leur aide à cette tentative. Présentée le 16 février 1916.—M. *Turriff.* .. .. *Pas imprimée.*

84. Rapport de la commission chargée de faire une enquête sur l'augmentation du coût de la vie en Canada et les causes qui ont contribué à produire ce résultat. Présenté par , le 16 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

84a. Synopsis des pièces à l'appui, préparé par le service des statistiques du ministère du Travail, soumis à la Commission d'enquête sur le coût de la vie, 1915. Présenté par sir Robert Borden, le 29 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

85. Rapport de la délégation représentant le gouvernement du Canada au neuvième congrès annuel tenu sous les auspices de la *World's Purity Federation* à San-Francisco, du 18 au 24 juillet. Présenté par sir Robert Borden, le 16 février 1916. . .. . .*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

86. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres et correspondance qui ont conduit à la convocation de la conférence des gouvernements locaux qui a eu lieu à Ottawa en octobre dernier, et de toutes les minutes et résolutions de la dite conférence. Présentée le 17 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rattachant à l'achat par le gouvernement de plusieurs lots de terre maintenant compris dans la ferme expérimentale de Rosthern, Saskatchewan. Présentée le 22 février 1916.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître les noms et adresses postales de toutes les personnes de Ecum-Secum, Marie-Joseph, Spanish-Ship-Bay et Liscombe, comté de Guysborough, N.-E., qui ont demandé en 1912, 1913, 1914 et 1915 les primes à accorder en vertu de la loi des pêcheries en eau profonde; faisant la différence entre les demandes acceptées suivies du paiement de la prime, et celles qui ont été rejetées, avec mention des raisons du rejet, s'il en est. Présentée le 22 février 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état faisant connaître la superficie des parcelles de terres de homesteads ou autres, dans la province de la Saskatchewan, vendues en 1915, le nom de l'acheteur, et le prix payé dans chaque cas. Présentée le 22 février 1916.—*M. Martin (Regina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie des prospectus, et relevé donnant le taux d'intérêt, l'intérêt réel, le produit net et les frais de commission, d'impressions et autres dépenses en ce qui concerne l'emprunt domestique de cent millions de piastres prélevé par le gouvernement, et aussi l'emprunt de quarante-cinq millions de piastres négocié à New-York en 1915. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître le nombre de souscripteurs à l'emprunt domestique de cent millions de piastres fait par le gouvernement, spécifiant le nombre de souscriptions de $1,000 et au-dessous, ainsi que le nombre de souscriptions étant des multiples de $1,000. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître,—1. A combien de firmes ou de particuliers, le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères a donné des commandes de culottes, caleçons et pantalons depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de culottes, caleçons et pantalons ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces culottes, caleçons et pantalons. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant le nombre de personnes résidant dans le comté de Wright qui ont été nommées à des emplois dans le service intérieur ou le service extérieur depuis octobre 1911; le nombre de destitutions depuis la même date; le nombre de démissions depuis la même date; et les noms des personnes à la demande desquelles ces démissions, s'il en est, ont été données. Présentée le 24 février 1916.—*M. Devlin*. .. .. *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 avril 1915, pour relevé faisant connaître,—1. Les noms des personnes qui ont passé avec succès les examens du service civil, dans la province de Québec, depuis l'établissement de la Commission du Service civil. 2. Le nombre de ces personnes qui ont été appelées à entrer dans le service civil, depuis l'établissement de la commission. 3. Le nombre, dans chaque grade, de ceux qui ont passé ces examens avec succès. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boulay*..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, papiers et télégrammes se rattachant en quelque manière à la demande de Æneas McKinnon pour la récompense allouée aux vétérans qui ont fait du service lors des incursions féniennes. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

95a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit, se rapportant en quoi que ce soit à la demande faite par Anes ou Angus McKinnon, de Iron-Mines ou Orangedale, comté d'Inverness, pour obtenir la prime accordée aux soldats ayant servi lors des incursions féniennes. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

96. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour copie de la réclamation du capitaine Stephen Paul, propriétaire du bateau à vapeur *Rhoda,* à la suite de la destruction de son vaisseau désemparé par naufrage, ordonnée par le département de la Marine, et de toute la correspondance s'y rattachant. Présentée le 24 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres ou autres documents échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et J. C. Douglas, écr, M.P.P., de Glace-Bay, N.-E., entre le 1er janvier et le 31 décembre 1914, et de tous télégrammes et lettres entre le ministre des Douanes, le ministre des Postes et le dit J. C. Douglas, durant la même période, au sujet de la destitution, de la nomination ou de la réintégration à leur poste des fonctionnaires du gouvernement. Présentée le 24 février 1916—*M. McKenzie.* .. .. *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

98*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., concernant la nomination, à l'automne de 1915, d'un bureau de conciliation touchant les employés de la compagnie houillère *Acadia*, dans le comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. .. *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant le nombre de milles de lignes télégraphiques établies dans le comté d'Inverness, ainsi que leur situation chaque année, depuis 1896 jusqu'à date, et le coût de chaque ligne. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* .. .. *Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, lettres et contrats au sujet d'un service postal entre Noël et Maitland, comté de Hants, et l'adjudication du contrat pour ce service. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. *Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de la requête adressée au ministère des Postes pour l'établissement d'une route postale rurale dans le comté de Shefford, connue sous l'appellation de Warden n° 1, et de toutes lettres et de tous télégrammes, rapports et autres documents s'y rapportant. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boivin*.. .. ..*Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les dites routes soumises actuellement à la considération du gouvernement. Présentée le 24 février 1916.—M. *Douglas.* *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916,—Relevé faisant connaître le parcours de toutes les routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, la date de leur établissement, et le parcours des routes actuellement à l'état de projet. Présentée le 24 février 1916.—*M. Douglas.* .. .. *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, pétitions, rapports et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale pour desservir les districts de Hodson et Toney-Mills, comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* .. .. *Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, mémoires et correspondance reçus par l'honorable ministre des Postes ou le très honorable sir Robert Borden, depuis le 1er janvier 1912, concernant le contrat du transport de la malle à Lemon, dans le comté de Richmond, N.-E., et copie de toutes les réponses aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*.. .*Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant le nombre de routes postales rurales établies au cours du dernier exercice financier, dans quels comtés elles l'ont été, et quel en a été le coût dans chaque comté. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries ou autre ministère et la commission de pilotage du port et du district de Ste-Anne, comté de Victoria, en 1914 et 1915, au sujet de la révocation ou de la démission de Daniel Buchanan à titre de pilote du dit port ou district. Présentée le 24 février 1916.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1915, pour copie de tous documents, lettres, correspondance, messages, rapports, etc., concernant les demandes de soumissions pour le transport des malles entre le bureau de poste de Saint-François de Montmagny et la station de l'Intercolonial pendant les années 1914 et 1915, ainsi que copie des soumissions qui ont été envoyées en rapport avec le dit service de la poste. Présentée le 24 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, lettres et télégrammes reçus par le ministre des Postes ou par le très honorable sir Robert Borden en 1915, au sujet du contrat pour le transport des malles entre Roberta, comté de Richmond, et West-Bay, comté d'Inverness, N.-E., et copie des réponses faites aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions, annonces ou affiches et autres documents au sujet de l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre Medicine-Hat et la Butte-à-l'Aigle, dans le district électoral de Medicine-Hat, Alta. Présentée le 24 février 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

111. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports officiels, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant l'enquête faite par M. Busby, inspecteur des douanes, sur la conduite de certains fonctionnaires du service des douanes à Halifax, N.-E., dans la dernière partie de l'année 1915. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant total de rabais de droits accordés aux importateurs au cours du présent exercice financier jusqu'au 31 décembre 1915, avec les détails de ces rabais. Présenté le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

113. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages, correspondance, enquêtes et rapports reçus par les fonctionnaires du ministère ou des décrets du conseil touchant le renvoi d'office de Clifford G. Brander, douanier de service à Halifax, N.-E. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, ou autres documents échangés entre les officiers de douane à North-Sydney, N.-E., ou quelqu'un d'entre eux, et le ministère des Douanes concernant la location d'une chambre ou de chambres pour fins de douanes à North-Sydney. Présentée le 25 février 1916.—M. *Mackenzie (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le revenu perçu au cours du présent exercice financier, jusqu'au 31 décembre 1915, sur l'importation des articles suivants sujets aux droits, sous les rubriques de tarif général, de tarif de préférence, et de surtaxe, ainsi que les quantités et valeurs de ces importations, savoir: minerai de fer, fer et acier, et les produits manufacturés de fer et d'acier; cotons et cotonnades; cuirs et cuirs manufacturés; laine et lainages; charbon; manganèse; zinc; cuivre; viandes, œufs et beurre. (Si quelques-uns des item ci-dessus sont beaucoup subdivisés dans la nomenclature adoptée pour les rapports douaniers, l'on pourra ne mentionner que les principaux item d'importation quant à la quantité, à la valeur et au revenu.) Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. *Pas imprimée.*

116. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant la destitution de Charles McCarthy, du service des douanes au port de Halifax, et sa réinstallation. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. *Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages entendus, correspondance, rapports, mémoires ou décrets du conseil touchant la démission ou le renvoi d'office des personnes suivantes dans le service des douanes au port de Halifax, savoir: A. J. Crosbie, Thomas Lynch et J. B. Naylor. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . *Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports touchant la fermeture de la station du service préventif des douanes à Vicars, Qué.; l'ouverture d'un bureau de douane ou station de service préventif à Frontier, Qué., dans le comté de Huntingdon, et des déclarations de dissentiment reçues subséquemment contre la fermeture du bureau à Vicars. Aussi, sommaire des rapports reçus depuis 1912 des inspecteurs et du percepteur quant à l'administration et à la compétence de l'officier de douane, John W. Curran, récemment destitué à Vicars, Qué. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Pictou et West-River, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales actuelles dans le district électoral de Qu'Appelle, leur parcours et les dates auxquelles elles ont été établies;—aussi, toutes les routes postales rurales que l'on est en voie d'y établir ou dont le projet d'établissement est à l'étude présentement. Présentée le 25 février 1916.—*M. Thomson (Qu'Appelle)*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant le contrat de transport des correspondances entre le bureau de poste de Saint-Jean, P.Q., et les stations de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Vermont-Central depuis et y compris 1911. Présentée le 25 février 1916.—*M. Demers*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Eureka et Sunnybrae, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonell*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances au bureau de poste de Upper-Margaree et à celui de Gillies. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Margaree-Harbour et Chéticamp. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître les sommes dépensées soit pour construction, soit pour réparations, non compris les salaires payés aux fonctionnaires ou employés permanents, ou employés à l'année dans les ministères des Travaux publics, Chemins de fer et Canaux, Milice et Défense, Marine et Pêcheries, et Agriculture, dans le comté de Cumberland, au cours des exercices financiers de 1896 à 1911 inclusivement, avec mention de l'objet particulier de chaque dépense et de l'endroit où elle a eu lieu. Présentée le 28 février 1916.—*M. Rhodes*. .*Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour la production,—d'un état du revenu de la Puissance du Canada pour les années 1909, 1910 et 1911, respectivement; aussi, d'un état des crédits votés et dépensés par le gouvernement de la Puissance pour l'agriculture, durant les années 1909, 1910 et 1911.—*(Sénat.)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval appartenant à Louis de Gonzague Belzile, Amqui, comté de Matane, durant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue dans la cause de MM. Nazaire Morin et Napoléon Hébert, de Sainte-Florence, comté de Matane, portant le n° 10083 des dossiers de M. Alward, de Moncton. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête qui a eu lieu, relativement à l'incendie de la grange de Georges Lavoie, cultivateur au Bic, en date du 23 mai 1914. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval au Lac-au-Saumon, sur l'Intercolonial, par J. A. Théberge, de 1911 à 1913. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, dépositions de témoins à l'enquête, et rapports faits à la suite de cette enquête au sujet de la demande d'indemnité formulée par Alexandre D. Doucet pour des animaux tués sur la ligne de l'Intercolonial le 25 mai 1915. Présentée le 1er mars 1916. —*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carvell*. .. .. *Pas imprimée.*

132*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 23 mars 1916.—M. *Carvell*. .. .. *Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916,—Etat faisant connaître: 1. Les noms et adresses postales de tous les ingénieurs et employés de toutes sortes qui ont travaillé au tracé d'une ligne d'embranchement de l'Intercolonial, dans le comté de Guysborough, ainsi que le taux des gages et le montant brut payé en 1915 pour cet objet. 2. La dépense brute se rattachant en quelque manière aux travaux ci-dessus, depuis octobre 1911. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, etc., en la possession du ministère des Chemins de fer, touchant la destitution de W. P. Mills, contremaître de la construction de la voie et des ponts pour le district n° 4 de l'Intercolonial;—aussi, de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., en la possession du gouvernement, soit ici, soit à Moncton, se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande faite par le dit W. P. Mills d'une enquête sur les causes qui ont amené sa destitution. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . *Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant les noms et les salaires de tous les officiers adjoints et commis employés dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, y compris les bureaux de l'adjoint du surintendant, de l'expéditeur des trains, des gares et hangars de fret, ainsi que les noms et salaires des contremaîtres dans chaque atelier du chemin de fer; aussi, les noms de tous les fonctionnaires, commis, ingénieurs-mécaniciens et chefs de trains qui ont pris leur retraite et sont inscrits sur la liste des pensions depuis le 1er janvier 1915, et le chiffre de la pension de retraite payée à chacun d'eux. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, témoignages, rapports et autres documents concernant l'enquête sur certaines irrégularités dans le pesage du fret sur la ligne de l'Intercolonial à Stellarton et New-Glasgow en 1914 et 1915, et la destitution de Arthur McLean qui s'en est suivie. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents se rapportant aux réparations du quai de Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., en la possession du ministère des Travaux publics, se rapportant à une demande de la part de la Société historique de la Nouvelle-Ecosse de la permission de placer sur les murs du bureau de poste à New-Glasgow une plaque commémorative à la mémoire de feu le révérend Dr James MacGregor. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour état indiquant qui avait le ou les contrats pour la viande et autres provisions destinées aux dragues du ministère des Travaux publics employées à East-River ou autres endroits du comté de Pictou en 1914 et 1915, respectivement; quels montants ont été payés à chacun des soumissionnaires. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . . . *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé, par province, de toutes les sommes d'argent, imputables sur le revenu, dépensées pendant la présente année financière jusqu'au 31 décembre 1915 par le ministère des Travaux publics sous les chapitres suivants: édifices publics; ports et rivières; chemins et ponts; lignes de télégraphe et téléphone; dragage; et divers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé de toutes les sommes dépensées au cours du présent exercice par le ministère des Travaux publics et imputables sur le compte du capital pour les édifices publics et les havres et rivières respectivement, par province, avec mention en détail de la destination de telle dépense. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . . *Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant l'acquisition d'un site pour le bureau de poste à Bear-River, N.-E. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, listes et bordereaux de paie, reçus et documents de toute sorte concernant le prolongement ou la réparation du brise-lames de Port-Morien, dans Cap-Breton-Sud, pendant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou l'un quelconque de ses fonctionnaires, et toute personne touchant la démission projetée du gardien actuel du phare à Cap-Jourmain, dans le comté de Westmorland. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* . . . . *Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense, ou l'une ou l'autre de ses succursales, et le ministère de l'Agriculture, en ce qui concerne l'occupation des édifices de l'immigration ou de la quarantaine à l'île McNab et l'île Lawlor, Halifax, N.-E., pour des fins militaires, et spécialement quant à leur utilisation par le 63me régiment de la force expéditionnaire au delà des mers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître les noms de tous les médecins nommés et employés dans le service de l'immigration ou de la quarantaine à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Régina, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria; avec mention de la date de chaque nomination, le salaire d'un chacun; faisant connaître de plus si ces médecins, ou l'un ou l'autre d'entre eux, sont encore au service du gouvernement, et, dans le cas où ils ne sont plus d'employés, à quelle date leur service a cessé. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état indiquant (1) quels sont les noms des soumissionnaires pour les différents contrats des transports des correspondances dans les boîtes rurales établies dans les comtés de L'Assomption et de Montcalm jusqu'à ce jour; (2) quel est le chiffre de chacune de ces soumissions et quel est le nom du soumissionnaire auquel chacun des contrats a été accordé avec le prix à lui octroyé; (3) s'il y a de ces contrats qui ont été consentis sans soumissions, et si oui, en faveur de qui et pour quel montant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes et correspondance échangés entre le ministère du Travail et les ouvriers des mines de Thetford avant, pendant et après la dernière grève dans cette région, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Verville*. . . *Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 mars 1915, pour la production:—1. Des noms de toutes les personnes, dans le comté de Queens (Nouvelle-Ecosse) qui ont demandé des gratifications sous l'autorité des dispositions de la *Loi des gratifications aux volontaires lors des incursions féniennes,* et qui ont reçu ces gratifications; avec les noms des camarades et de l'officier commandant dans chaque cas. 2. Et les noms des personnes, dans le dit comté, qui ont demandé ces gratifications, avec les noms des camarades et de l'officier commandant, et qui n'ont pas reçu ces gratifications. . . . . *Pas imprimée.*

150. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le 4 août 1914, relatifs aux soldats des corps expéditionnaires canadiens, quant aux sujets suivants:—(*a*) pensions décrétées pour les soldats en partie ou totalement invalidés, ou pour ceux dont ils étaient les soutiens; (*b*) gratifications en argent ou autres aides déterminés pour le support ou le soin des soldats revenus du front en partie ou totalement invalidés; et (*c*) paie, allocations ou autres gratifications accordées aux personnes dépendant des soldats durant leur service actif, et après leur retour du service, par suite d'invalidité, quelle qu'en soit la cause. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Oliver.* *Imprimée pour les documents parlementaires.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour relevé des noms de tous les médecins employés et désignés, au cours des années 1914 et 1915, pour l'examen des recrues dans le comté de Pictou, et de tous les changements apportés à la liste de ces médecins au cours de la période susdite. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes dans les comtés d'Annapolis et de Digby, N.-E., auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne; de celles dont les demandes ont été rejetées, et de celles dont les demandes n'ont pas encore été examinées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses de toutes les personnes dans le comté de Cap-Breton-Sud, N.-E., qui ont obtenu la prime accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions féniennes; aussi, les noms et adresses de toutes les personnes du même comté qui ont demandé cette prime mais qui ne l'ont pas encore reçue. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne, dans le comté de Halifax, jusqu'à date. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1915, pour copie de toutes les requêtes demandant la prime accordée aux volontaires ayant servi lors de l'incursion fénienne et venant de la part de résidents du comté de Hants, N.-E.; aussi, les noms de ceux qui ont reçu cette prime, et de ceux dont la demande a été refusée, dans ce même comté, avec les raisons de tel refus; aussi, le nombre de demandes qui n'ont pas encore été réglées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour état donnant le nom et l'adresse de toutes les personnes du comté de Richmond, N.-E., qui ont reçu la gratification accordée par le statut à ceux qui ont fait du service lors de l'incursion fénienne; aussi, les noms et adresses de celles dont les demandes ont été rejetées et les raisons du rejet. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Kyte*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de tous les inspecteurs chargés d'examiner les obus fabriqués par la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse et autres usines fabriquant des obus à New-Glasgow, comté de Pictou. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour liste des employés permanents et autres sur le canal Soulanges, en 1910, avec le salaire payé à chacun d'eux; aussi, liste des employés en 1915, permanents ou autres, et le salaire accordé à chacun d'eux. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 février 1916, pour la production de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1916 entre les membres du Sénat, des personnes ou institutions financières, et le gouvernement, l'honorable ministre des Finances ou sir Thomas White, personnellement, relativement à l'emploi de sommes d'argent non réclamées dans les banques pour les fins du Fonds patriotique.. .. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant aux services de réparations, d'entretien et de garde sur le bateau de patrouille "A" (capitaine Blackford), après la fin de la navigation, dans le port de Shelburne, N.-E., au cours du mois de décembre 1914 et des mois subséquents jusqu'au moment de reprendre la mer en 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., faisant connaître en détail les dépenses, frais de déplacement par mille et déboursés de Joseph W. V. Wilson, de Barrington, N.-E., en sa qualité de gardien des pêcheries dans le comté de Shelburne, N.-E., au cours de l'année 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Knowles*.. ..*Pas imprimée.*

162*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans la division électorale de Régina, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les routes postales rurales dans la dite division électorale prises actuellement en considération par le gouvernement. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Martin (Régina)*.. .. .. *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les télégrammes, soumissions, offres, lettres, rapports d'ingénieurs et autres documents au sujet de la construction d'un brise-lames ou havre à North-Lake, I.-P.-E. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. .. *Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de toutes les personnes qui ont travaillé à la réparation du quai de la Rivière-Ouelle, dans le cours de l'été 1915, avec la mention de leur emploi et les sommes qui leur ont été payées. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant les réparations au *Hanlover,* au Cap-Nègre, comté de Shelburne, N.-E., en 1915. Présentée le 7 mars 1916.—M. *Law.* *Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, bordereaux de paie, télégrammes et correspondance concernant les frais de construction d'un quai ou jetée à la tête de Belleville, comté de Shelburne, N.-E., et des reçus et pièces justificatives se rapportant à ces travaux. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et résidant et toutes autres personnes concernant la construction d'un pont entre l'île Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. .. *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de toutes lettres et correspondance entre A. Bellemare, écr, M.P., et le gouvernement ou aucun de ses membres, relativement à la construction du bureau de poste de Louiseville. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau*.. .. .. *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable E. Patenaude, ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Aussi, relevé de sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable W. B. Nantel, ex-ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lanctôt.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, titres, papiers, actes notariés ou sous seing privé, au sujet de la vente, donation ou transfert, par la succession Alex. Fraser, de Rivière-du-Loup, au gouvernement ou au département des Chemins de fer pour l'I.-C.-R., du terrain ou partie de terrain à l'est du pont de l'I.-C.-R., à Rivière-du-Loup à l'endroit appelé *Gauvreau Yard,* et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau.* *Pas imprimée.*

172. Rapport de la Commission fédérale chargée de préparer un plan général d'embellissement des cités d'Ottawa et de Hull, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 10 mars 1916. . . . . *Pas imprimé.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, correspondance et autres documents quelconques relatifs au bureau de poste et au maître de poste de la paroisse de Saint-Esprit, dans le comté de Montcalm, depuis octobre 1911 à ce jour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances d'Inverness à Margaree-Harbour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents de toute sorte concernant les soumissions et l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre le tramway et le bureau de poste de Glace-Bay, Cap-Breton-Sud. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les documents, mémoires, correspondance, rapports, etc., se rapportant au renvoi d'office de John E. Hallamore, maître de poste à Upper-Cornwall, comté de Lunenburg, N.-E., Présentée le 10 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Eastern-Harbour et Pleasant-Bay. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état détaillé de toutes les commandes de guerre obtenues par la *Dominion Steel Corporation,* de Sydney, N.-E. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie des commandes de guerre données à la compagnie des tramways de Montréal. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Fortier.* . . . . *Pas imprimée.*

180. Rapport de la Commission Internationale concernant la rivière Saint-Jean. Présenté par l'honorable M. Rogers, le 10 mars 1916. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1916, inclusivement. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

182. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant à l'édifice public projeté à Prince-Rupert pour bureau de poste et autres fins, au terrain mentionné comme site de cet édifice et à l'achat du terrain en question. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Knowles.* . . . . *Pas imprimée.*

183. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie du décret du conseil ou de l'ordre départemental renvoyant M. Bayfield de son poste de surintendant du dragage dans la Colombie-Britannique; aussi, décret du conseil ou de l'ordre départemental nommant J. L. Nelson pour le remplacer. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Pugsley.* . . . . *Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous rapports et documents concernant les relevés faits par le gouvernement fédéral pendant l'automne 1914, du lac Matapédia et de la rivière du même nom jusqu'au village d'Amqui. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* . . . . *Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la liste actuelle des pensions accordées par l'Etat en Canada aux soldats invalides, et de toutes requêtes, lettres ou autres documents se rapportant à toute modification ou révision de cette liste. Présentée le 14 mars 1916. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 28—*Suite.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs et toutes autres personnes concernant la construction du bureau de poste à Rigaud; aussi, état donnant le montant des deniers payés à diverses personnes pour telle construction, ameublement, terrain, entretien du terrain et autres travaux. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Medicine-Hat, leur parcours et la date de leur établissement; aussi,—toutes les routes postales rurales qui sont organisées dans le moment ou dont le projet est à l'étude pour ce district électoral. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

187*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant,—1. La raison du délai apporté à l'établissement des routes postales rurales, que l'on dit être à l'état de projet dans le collège électoral de Medicine-Hat. 2. Quand, en première instance, on a demandé l'établissement de ces routes. 3. Si les requêtes à cette fin portaient le nombre voulu de signatures. 4. Si on a demandé des soumissions, et pour quelles routes. 5. Pourquoi on n'a pas accepté les plus basses soumissions, et établi les routes en question. 6. Si de nouvelles soumissions sont demandées pour ces routes. 7. S'il y a probabilité que quelques-unes de ces routes soient établies et utilisées immédiatement. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*. .. .. *Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, enquêtes et rapports se rapportant à la destitution de Joseph Fleming, chef de train sur l'Intercolonial et à sa réintégration en office. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mars 1915, pour copie de tous les télégrammes, requêtes, communications et autres documents se rapportant à la destitution de M. Hubert Paquin, maître de poste à Saint-Gilbert de Portneuf. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Delisle*.. .. ..*Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son commissaire enquêteur, M. G. H. Bergeron, et toutes autres personnes concernant l'enquête, la destitution ou le remplacement des maîtres de poste, des bureaux énumérés plus bas; aussi, copie de toute correspondance se rapportant à la nomination des maîtres de poste actuels en remplacement des précédents qui ont été destitués ou remplacés pour une raison ou autre: Saint-Lazare-Village; Vaudreuil-Station; Pointe-Fortune; Val-des-Eboulis; Mont-Oscar, Sainte-Justine-de-Newton, et Sainte-Marthe. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

191. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 17 février 1916, pour production de tous les documents, lettres, rapports et télégrammes se rapportant de toute manière que ce soit à la démission de M. Chisholm, inspecteur des agences indiennes de la Saskatchewan. *Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels étaient, au 1er octobre 1915, les noms, le grade et les aptitudes militaires des officiers d'état-major des 1er, 2me et 3me districts militaires, y compris les officiers en charge des camps et des écoles d'instruction. 2. Quels sont les noms des officiers ci-dessus qui, à cette date, ont offert leurs services, prêté serment et été acceptés pour le service d'outre-mer. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Proulx*. .. .. .. *Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé faisant connaître combien de personnes ont été employées par le ministère de la Milice depuis le commencement de la guerre pour examiner et évaluer les articles achetés pour fins militaires, tels que effets d'habillement, harnais, etc.; combien de ces employés sont des hommes du métier, des experts ou des personnes habiles à juger des divers matériaux ainsi achetés. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Verville*. .. .. *Pas imprimée.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents se rattachant en quelque manière à la demande formulée par Mme Flora McIntyre, de River-Dennis, comté d'Inverness, N.-E., pour la gratuité à laquelle avait droit son mari défunt, Angus McIntyre, ci-devant de River-Dennis, pour service lors de l'incursion fénienne. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. .. .. *Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour état indiquant: 1. Quels sont les noms, les dates de nomination, l'adresse postale lors de la nomination et la profession antérieure des censeurs employés par le ministère de la Milice à Louisbourg et à North-Sydney, N.-E. 2. Quels sont les noms de tous les dits censeurs qui sont aussi déchiffreurs de dépêches, et les noms et adresses de tous ceux qui sont employés dans le service de la censure aux endroits précités. 3. Quel est le montant payé à chaque censeur ou déchiffreur de dépêches depuis le 4 août 1914 jusqu'au 1er février 1916, ou à toute autre personne, se rapportant au service de la censure ou du déchiffrement des dépêches aux endroits précités. Présentée le 20 mars 1916.—*M. McKenzie*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, conventions, etc., concernant la création en 1915, d'un bureau de conciliation, sous l'empire de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, en ce qui regarde les employés de la *Nova Scotia Steel Company,* dans le comté de Pictou. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Macdonald.* .. .. *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour liste des hommes employés dans la police fédérale, avec le salaire de chacun d'eux. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Boulay.* .. .. *Pas imprimée.*

198. Etat indiquant si le gouvernement a pris connaissance de l'article publié dans la *Gazette,* de Montréal, le 1er novembre 1915 :—

"Aide fournie par le Canada par suite de la vente de la farine donnée.—Substances alimentaires non requises pour les pauvres de l'Angleterre achetées pour secourir les Belges.—Fonds prélevés pour venir en aide à la côte orientale.—L'honorable Walter Long recommande au gouvernement canadien de disposer de $750,000 pour cette fin.—Recommandation agréée.—(Câblogramme spécial du correspondant résidant de la *Gazette*).

"Londres, 31 octobre.—L'aide fournie par le Canada aux villes de la côte de l'est de l'Angleterre, qui sont dans la gêne par suite de la guerre, a donné lieu à quelque malentendu, a déclaré aujourd'hui sir George Perley. Dans une déclaration faite à la Chambre des Communes, l'honorable Walter Long, a dit que le gouvernement canadien avait généreusement contribué aux fonds nécessités pour le projet du gouvernement à l'effet de venir en aide aux propriétaires d'hôtels et de maisons de pension. On en a conclu que le Canada avait fait une nouvelle contribution, mais, en fait aucun argent n'a été reçu du Canada. De la farine envoyée par le Canada il y a un an pour venir en aide à la destitution en Angleterre une faible proportion seulement a été distribuée, attendu que la pauvreté n'était aucunement prédominante. On a transféré au comité américain du Secours aux Belges quelque 400,000 sacs de cette farine. Ce comité les a achetés. Comme l'argent provenant de cette vente se trouvait entre les mains du bureau du gouvernement local, l'honorable Walter Long, en sa qualité de président du bureau a suggéré à sir George Perley que cette somme pourrait être utilisée pour venir au secours des villes de la côte de l'est, dont la saison avait été ruineuse par suite de la restriction de la circulation des chemins de fer, et le peu de disposition de la part du public de visiter la côte de l'est à cause de la possibilité d'attaques par les navires ou les aéroplanes allemands. Le gouvernement canadien a approuvé cette proposition, et l'on a maintenant utilisé pour cette fin une somme de $750,000, partie du produit de la vente de la farine. La générosité du Canada va en conséquence servir à alléger la gêne d'un grand nombre de personne de la classe bourgeoise, qui souffrent directement du fait de la guerre, au lieu de secourir les pauvres, auxquels elle devait venir en aide, mais qui, de fait, n'en avaient pas besoin pressant". Si cet article est conforme à la vérité, et, s'il ne l'est pas, en quoi il est inexact. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

198*a*. Etat indiquant: 1. Si le gouvernement sait que l'article suivant a été publié, le 12 janvier 1915, dans la *Gazette,* de Montréal :—

"La détresse résultant de la guerre en Angleterre est peu appréciable.—Une petite partie comparativement des dons provenant des colonies a été distribuée pour aider nos nationaux.—Une grande partie est allée aux Belges.—Le bureau de la guerre en a pris une grande partie.—L'armée du Salut a élaboré un plan qui demande la coopération du Canada.—(Dépêche spéciale du correspondant de la *Gazette.*)

"Londres, 11 janvier.—Une preuve évidente de l'absence comparative en Angleterre de toute détresse produite par la guerre est fournie dans un rapport du *Local Government Board* au sujet du travail spécial auquel s'est livré ce bureau par suite des hostilités, rapport publié aujourd'hui sous forme de livre blanc. La manière dont Noel Kerchaw a disposé des dons des colonies démontre qu'une petite partie seulement a servi à soulager la misère de la population civile. Voici la manière dont on a disposé des 940,530 sacs de farine reçus du Canada: Les comités locaux, pour le soulagement de la misère en ont eu 90,474 ; les comités des réfugiés belges, 1,691 ; transférés au bureau de la guerre, 99,760 ; autre offre au bureau de la guerre, 300,000 ; à la commission belge, 443,886 ; farine endommagée, vendue, 4,719 sacs." 2. Qui était chargé de recevoir, livrer et expédier cette farine. 3. Si le gouvernement a quelques renseignements sur l'écart en moins de 59,430 sacs dont il est fait mention dans le dit article, et, dans la négative, ce qui en a été fait. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes contribuées par le district électoral de Medicine-Hat pour des mitrailleuses, et par qui ces sommes ont été contribuées ou transmises. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Buchanan.* .. .. *Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, recommandations ou autres pièces en la possession du ministère des Postes au sujet de la nomination du maître de poste de West-Roachdale, comté de Guysborough, N.-E., en remplacement de J. H. McGuire, décédé. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Sinclair.* .. .. *Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour relevé détaillé de la somme de $647.50 payée à P. A. Stoddart, gardien des pêcheries, comté de Shelburne, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance et tous autres documents concernant l'affrétement du navire *Starling* par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant une conférence entre le ministre de l'Agriculture et certains représentants de l'église mennonite en juillet 1873, ou environ, mentionnée dans une certaine lettre en date du 23 juillet 1873, signée par P. M. Lowe, secrétaire du ministère de l'Agriculture et adressée à MM. David Klassen, Jacob Peters, Heinrich Wiebe et Cornelius Toews, délégués du sud de la Russie. Présentée le 21 mars 1916.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour la production de copies des lettres, télégrammes, requêtes, mémoires et autres documents se rapportant à l'aide du gouvernement à la construction de navires dans la Colombie-Britannique, ou à l'aide que le gouvernement fournit relativement à ces navires lorsqu'ils sont construits; ou se rapportant à la mise en chantier, ou à la construction ou à l'aide fournie par le gouvernement dans la construction de vingt-cinq navires dans la Colombie-Britannique; ou se rapportant à l'aide fournie, sous forme de subvention ou autrement, dans la construction de navires dans le Dominion. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de l'affidavit de David W. McLean, de Windsor, N.-E., en faveur de qui a été émis le mandat n° 25737 pour gratification de l'incursion fénienne; aussi,—copie de toute la correspondance et autres documents se rapportant à l'octroi de cette gratification. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

206. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1916, pour état indiquant,—1. Quel montant de droits de quaiage ont été perçus sur les marchandises déchargées sur les quais de l'Etat aux endroits suivants dans le comté de Victoria: Neil's-Harbour, Ingonish, Englishtown, South-Gut, Baddeck, Little-Narrows, Nianza et Grand-Bras-d'Or, N.-E. 2. Quel montant a été perçu à chacun des endroits susdits, par qui ces droits ont été perçus et quel montant a été expédié au gouvernement dans chaque cas. Présentée le 27 mars 1916.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant quels sont les noms des 54 officiers canadiens employés dans le bureau de la solde et des archives, à Londres, et quel montant est payé par mois à chacun d'eux. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, instructions du ministère des Chemins de fer et autres documents concernant l'étude d'un projet de voie ferrée l'été dernier à l'est et à l'ouest de Sunny-Brae, comté de Pictou. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, ententes, télégrammes, etc., se rapportant au projet d'acheter, de louer ou d'utiliser le chemin de fer connu sous le nom de *Vale Railway*, dans le comté de Pictou, et à l'exploitation de cette voie ferrée par le ministère des Chemins de fer. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant le nombre et l'objet de toutes les commissions nommées par le gouvernement depuis 1911, et le coût de chacune d'elles, avec les noms des différents membres de ces commissions. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Pardee*.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous les documents, télégrammes, lettres, correspondance, se rapportant à la destitution ou démission du docteur W. T. Patton, qui faisait partie du service d'inspection vétérinaire du ministère de l'Intérieur, sa réintégration en office et sa destitution ou démission subséquente. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

211*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et documents concernant la destitution ou la démission du docteur W. T. Patton, du service de la division de l'inspecteur vétérinaire du ministère de l'Agriculture à Coutts, Alberta, de sa réinstallation, et de sa révocation ou démission subséquente. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour production de tout compte, télégrammes, lettres, mémoires de frais, et autres documents concernant la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi, devant la cour de l'Echiquier, dans laquelle cause M. Léo Bérubé, était avocat, et M. E. H. Cimon, conseil, tous deux avocats de Fraserville. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tout télégramme ou lettres de Léo Bérubé, avocat, M.P.P., au ministre de la Justice, s'opposant à la production des documents officiels et publics demandés par C. A. Gauvreau, M.P., dans la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi et copie de toute réponse du ministre de la Justice aux dits télégrammes ou lettres. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Gauvreau*..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

213. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales au sujet de l'achat de chevaux, et de la prohibition de l'exportation de chevaux. Présentée le 27 mars 1916. —*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, rapports et documents de toute nature concernant la visite d'un officier "des gagès raisonnables" à New-Glasgow, N.-E., au sujet de l'échelle des gages des hommes employés à la fabrication des obus dans des ateliers en cette localité. Présentée le 28 mars 1916.—*M. Macdonald*. .. .. *Pas imprimée.*

215. Copie du décret du conseil, C.P. n° 634, daté le 24 mars 1916, *re* prohibition de l'exportation de certaines marchandises, y compris le nickel, le minerai de nickel et la matte de nickel, à certains ports étrangers. Présenté par sir Robert Borden, le 28 mars 1916. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, comptes, pièces justificatives, etc., concernant la construction, complétée en 1914, d'un hangar à chaloupes et d'un plan incliné à Bear-Cove-Beach, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* .. *Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé détaillé des dépenses faites l'année dernière à McNairs-Cove, N.-E., comprenant les noms et le nombre des ouvriers et manœuvres, le salaire payé à chacun d'eux, les sommes payées pour les approvisionnements et matériaux, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)*. .*Pas imprimée.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de toute correspondance et de tous comptes, pièces justificatives, reçus, etc., concernant la construction d'un quai à Shay-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1914 et 1915. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. .. .. *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour sommaire faisant connaître: 1. Si le gouvernement a reçu des plaintes quant à la fourniture d'uniformes au Collège militaire royal, en ce qui concerne la manière dont vont ces uniformes, la qualité du travail et des matériaux, ou tout délai apporté dans la livraison des articles aux cadets. 2. S'il en est ainsi, qui sont ceux qui ont porté plainte. 3. Sur quoi ces plaintes étaient basées. 4. Quelle était la teneur de ces plaintes. 5. Quel en est le caractère. 6. Si le gouvernement sait si, oui ou non, il y a eu mécontentement au sujet de la coupe, de la qualité, de la façon ou des matériaux, ou s'il y a eu délai dans la livraison des articles d'habillement destinés aux cadets. 7. S'il est vrai, comme le bruit en court, que l'ex-commandant du Collège militaire royal, le colonel Crowe, avant de quitter, a recommandé de changer de méthode dans la fourniture de l'habillement, et a tracé les grandes lignes d'un nouveau mode. 8. Dans l'affirmative, quels sont les détails du mode proposé. 9. Jusqu'à quel point on a adopté le plan proposé par le colonel Crowe, et s'il n'a pas été adopté, quelle en est la raison. 10. Si le commandant actuel du collège a soumis quelque proposition relativement à toute modification à apporter dans la méthode suivie pour la fourniture de l'habillement aux cadets, et 11. S'il en est ainsi, quels changements il a proposés. Présentée le 30 mars 1916.—*M. Carvell*. .. .. *Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 2 mars 1916, pour production de toutes les pièces, de tous les documents et témoignages se rapportant à l'évasion de prisonniers originaires des pays ennemis et détenus au camp d'internement d'Amherst, N.-E., et à la capture de quelques-uns de ces prisonniers évadés; de même pour la production des témoignages rendus à l'enquête tenue par les autorités civiles ou de l'endroit relatif à cette évasion et transmis aux autorités militaires de Halifax; ainsi que pour la production des pièces, des documents et témoignages déposés devant la cour martiale à Halifax, et des décisions et jugements rendus par ce tribunal militaire relativement aux officiers auxquels incombe la responsabilité de la dite évasion. .. .. *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, télégrammes, soumissions, etc., touchant l'établissement d'une route postale rurale à partir d'Alma et passant par Sylvester et Loch-Broom, et se rapportant à la fermeture des bureaux de poste à Sylvester et à Loch-Broom. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. .. .. *Pas présentée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, pétitions, lettres, télégrammes, soumissions et autres documents concernant l'établissment, d'une route postale rurale à Scotsburn à North-Scotsburn, Roger's-Hill et Hardwood-Hill, et la fermeture de bureaux de poste sur ce parcours. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. .. .. *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondances, rapports, etc., concernant la cancellation du contrat de subside à la compagnie de navigation Trans-Saint-Laurent, et l'octroi d'un tel contrat à une nouvelle compagnie pour service entre Rivière-du-Loup, Tadoussac et autres ports de la rive nord, comprenant toutes les correspondances échangées entre le département du Commerce, le département des Postes, ou les ministres d'iceux, et les deux dites compagnies. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau*. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé des sommes dépensées par le ministère des Postes sous les rubriques qui suivent, pendant la partie du présent exercice expirée le 31 décembre 1915, savoir: Transport des correspondances par terre, par chemins de fer et par bateaux à vapeur; confection et réparation de sacs postaux, cadenas, etc., boîtes de distribution rurale; salaires; frais de voyage; fabrication de timbres-poste et de bons de poste; mémoires de fournisseurs; papeterie, impressions et publicité; divers déboursés, et entretien du service dans le district du Yukon. Aussi, état faisant connaître les recettes perçues pendant la même période sous les divers chapitres mentionnés dans l'annexe A (Revenu) du rapport du ministre des Postes pour l'année expirée le 31 mars 1915. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie d'une requête des citoyens de Louiseville, demandant que L. F. Sanfaçon ne soit pas destitué de sa charge de maître de poste de cette ville; aussi, copie de toutes lettres envoyées par A. Bellemare, écr, M.P., au sujet de la destitution du dit L. F. Sanfaçon et demandant cette destitution; aussi, copie de toute lettre du même A. Bellemare, écr, M.P., recommandant Chs Ed. Lesage comme maître de poste en remplacement du susdit L. F. Sanfaçon. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau*. . . . . *Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant au changement de la station de Saint-Eleuthère, sur le chemin de fer Transcontinental-National. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, instructions et autres documents concernant toute poursuite prise ou à prendre contre la firme de James W. Cumming par le ministre des Chemins de fer par suite des divulgations relatives aux irrégularités de pesage des marchandises tel que mentionné dans la réponse à ordre n° 25, en date du 29 février 1916. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

228. Copie certifiée d'un rapport du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 3 avril 1916, concernant la nomination d'une commission royale pour faire une enquête sur certains contrats conclus par un comité (connu sous le nom de comité des obus) dont le général Alexander Bertram était le président. Présentée par sir Robert Borden, le 3 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

228*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse le Gouverneur général le 15 avril 1916, au sujet de la transmission au très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies du rapport extrait du compte rendu officiel des Débats, contenant le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier concernant les dépenses faites par le comité des obus, ainsi nommé, avec une copie du décret du conseil approuvé le 3 avril courant et autorisant la création d'une commission royale aux fins de tenir une enquête sur certains contrats adjugés par le dit comité des obus, ainsi appelé. Présentée par sir Robert Borden, le 17 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

229. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, rapports de fonctionnaires, lettres, recommandations et autres documents se rapportant à la nomination de A. Kastella, au poste de surintendant mécanique des dragues, ainsi qu'à sa démission, et aux causes et raisons de sa démission ou renvoi. Présentée le 4 avril 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

230. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, décrets du conseil, rapports et documents concernant la construction de la digue à Grand'Mère, comté de Champlain, province de Québec, par la *Laurentide Co., Limited.* Présentée le 4 avril 1916.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

231. Mémorandum n° 2, touchant le travail du ministère de la Milice et de la Défense—guerre européenne 1914-15—du 1er février 1915 au 31 janvier 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 5 avril 1916. . . . . *Imprimé pour les documents parlementaires.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et requêtes en la possession ou sous la gouverne du ministère des Postes se rapportant à la destitution du maître de poste McRitchie, à North-River-Centre, comté de Victoria, N.-E., et à la nomination de Neil McLeod pour le remplacer. Présentée le 5 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour copie de tous documents, requêtes, correspondance, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du ministre des Postes ou de son ministère, se rapportant à la destination de James Hall, maître de poste à Milford-Haven-Bridge, comté de Guysborough, N.-E., et à la nomination de Guy O'Connor comme son remplaçant. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

234. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour rapport indiquant la répartition des arrondissements de scrutin au Manitoba faite par des juges sous l'empire de la loi des élections fédérales, 7-8 Edouard VII, chapitre 26. Présentée le 5 avril 1916. —*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

235. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de plans, profils, rapports, correspondance et tous documents concernant la construction d'un viaduc à Amqui, sur le chemin de fer Intercolonial, à l'endroit appelé Traverse Dubé; ainsi que copie des plans désignant les propriétés de l'Intercolonial à Amqui et du terrain loué à la municipalité d'Amqui, avec copie concernant le dit terrain. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)* . . . . *Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour relevé faisant connaître le nombre de chevaux de remonte achetés dans l'Alberta, les noms des personnes de qui ces chevaux ont été achetés, et le prix que chaque cheval a coûté. Présentée le 6 avril 1916.—*M. Buchanan* . . . . *Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour état indiquant,—1. Qui a fourni les provisions, les effets d'habillement et autres articles nécessaires aux troupes à North-Sydney et Sydney-Mines depuis le 4 août 1914 et le 1er février 1916. 2. Quels sont les noms des fournisseurs et les sommes payées à chacun, ainsi que les sommes dues à chacun le 1er février 1916 en sus des paiements déjà faits. 3. Si les dites fournitures ont été obtenues par voie de soumissions publiques; dans l'affirmative, de quelle manière les soumissions ont été demandées, et quels sont les noms des soumissionnaires. 4. Si les contrats ont été adjugés dans tous les cas au plus bas soumissionnaire. 5. Quels sont les noms de ceux qui ont soumissionné et le prix stipulé dans chaque soumission. 6. Quelles méthodes différentes ont été suivies pour obtenir des soumissions, et pour quelles catégories d'articles ou de marchandises. Présentée le 6 avril 1916.—*M. McKenzie* . . . . *Pas imprimée.*

238. Décret du conseil n° 680, daté le 23 mars 1916, touchant l'application de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1916, dans le cas de différends entre patrons et employés en ce qui concerne la livraison des articles et approvisionnements de guerre. Présenté par par l'honorable M. Roche, le 6 avril 1916 . . . . *Pas imprimé.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la preuve faite devant la commission nommée pour faire une enquête sur les demandes d'indemnité pour dommages à des terrains et autres propriétés dans la ville de Sydney-Mines, N.-E., formulées contre le ministère de la Milice, et du rapport fait sur chaque réclamation ou cas. Présentée le 7 avril 1916.—*M. McKenzie* . . . . *Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre des Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Turriff* . . . . *Pas imprimée.*

240*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre dès Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Turriff* . . . . *Pas imprimée.*

241. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, recommandations et correspondance se rapportant à la récente nomination d'un gardien de phare à Arisaïg, N.-E. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . *Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 31 mars 1916, pour copie de tous les documents, des lettres et de toute la correspondance se rapportant au passeport accordé à W. F. Bauman, un étranger appartenant à une nation ennemie . . . . *Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres communications adressés avant le 15 août 1914 au gouvernement ou à quelqu'un de ses ministres ou département signalant la nécessité de donner de l'aide aux colons habitant la région de l'Alberta qui souffrait de la sécheresse. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Buchanan* . . . . *Pas imprimée.*

244. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales concernant la législation par le parlement du Royaume-Uni, en réponse à la requête du Parlement canadien demandant d'amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord au sujet du Sénat. Présentée le 10 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

245. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, correspondance, mémoires, etc., échangés entre les compagnies contractantes et tout ministère ou ministre de la Couronne, au sujet du service transatlantique de la poste pour la saison d'hiver 1915-16. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état donnant les sommes d'argent payées par tous les ministères au *Regina Province and Standard,* au *Moosejaw News,* et au *Saskatoon Star,* respectivement, pendant chacune des années 1914 et 1915. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Martin (Régina)* . . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

247. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de toutes les questions posées aux candidats pour examens du service civil intérieur depuis le 1er de mai 1912. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Boulay*. . . . . *Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916,—Etat indiquant (1) quels ont été les officiers recruteurs pour les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne et Yarmouth, N.-E., au cours des mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1915; (2) combien a été payé à chacun d'eux, chaque mois, pour (*a*) salaire, (*b*) débours, (*c*) dépenses; (3) s'ils sont encore employés comme officiers recruteurs; et dans ce cas, (4) quel salaire est payé à chacun d'eux par jour ou par mois. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Si le gouvernement ou le ministère de la Milice et de la Défense a employé, pour effectuer le recrutement des soldats pour service au delà des mers, des personnes autres que les officiers de la force permanente. 2. S'il en est ainsi, combien de ces personnes ont été employées dans chaque province. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Hughes (I.-P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms et domiciles des membres de la Chambre des Communes et des diverses législatures provinciales en Canada qui sont au service du ministère de la Milice et de la Défense en Canada et au delà des mers; le grade et la solde de chacun d'eux; les noms de ceux qui sont au Canada et les noms de ceux qui sont en Angleterre, et les noms de ceux qui sont ou ont été en service actif sur aucune des lignes de feu. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées. 3. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de chemins de fer de l'Etat au cours des années susdites. 4. Quelle somme a été dépensée dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite. 5. Quelles sommes ont été dépensées pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites. 6. Quelles sommes ont été dépensées dans chaque province, et les endroits où ces sommes ont été dépensées . 7. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat. 8. Quelles sommes ont été dépensées pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 11 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . . *Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copies de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le département des Travaux publics et le département de la Justice et le conseil de ville de Rigaud, Archibald Macdonald, Elzéar Montpetit, et la *Rigaud Granite Co., Ltd.*, concernant l'édifice militaire. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à une subvention accordée au steamer *Amethyst*, qui naviguait entre Montréal et les ports de Terre-Neuve en 1910-11 et 1911-12. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant les études faites dans le port de Pictou en vue de la construction d'un nouveau pont par le ministère des Chemins de fer; aussi, état indiquant les sommes d'argent payées pour les dites études, les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits, et les fins pour lesquelles ils ont été faits. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 mai 1916, pour état donnant les renseignements suivants par rapport à chacun des pays suivants: la Grande-Bretagne, la France, la Russie, l'Italie, la Belgique, la Serbie, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Confédération de l'Afrique-Sud, pendant chacune des trois dernières années relativement *à*

(*a*) La quantité et la valeur des liqueurs spiritueuses produites ou fabriquées;

(*b*) La quantité et la valeur des liqueurs importées;

(*c*) La quantité et la valeur des liqueurs exportées, et

(*d*) La quantité et la valeur des liqueurs condamnées, donnant dans chaque cas le renseignement quant à chaque sorte de liqueurs spiritueuses séparément. Ordonné que cette réponse soit déposée sur la table.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour relevé faisant connaître,—1. Combien de médecins examinateurs sont employés par le ministère de la Milice à Halifax, N.-E. 2. Quels sont leurs noms, leur grade et la solde de chacun d'eux. 3. Si leur temps est consacré entièrement au service de la milice. 4. Dans la négative, quelle est la durée quotidienne de leur service. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute correspondance entre M. J. Antime Roy, de l'Ile-Verte, et le gouvernement fédéral au sujet d'une ferme qui pourrait être vendue ou louée au gouvernement pour en faire une station expérimentale. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Paquet*.. .. ..*Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie du contrat conclu avec la compagnie dite *The Amalgamated Dry Dock and Engineering Company,* pour la construction d'une cale sèche à North-Vancouver, C.-B., de la demande d'une subvention pour ces travaux, et de tous rapports d'ingénieurs, correspondance et autres documents à ce sujet. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Pugsley*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

259. Liste des membres des forces expéditionnaires canadiennes qui ont reçu des décorations, médailles et mentions énumérées dans des dépêches, jusqu'à la date du 17 mars 1916. Présentée le 12 avril 1916, par l'honorable M. Kemp.
Imprimée pour les documents parlementaires.

259*a*. Liste des décorations et médailles accordées aux membres de la force expéditionnaire canadienne et aux officiers de la milice canadienne, jusqu'au 17 mars 1916, compilée d'après la *London Gazette* jusqu'à la susdite date. Présentée le 2 mai, par sir Robert Borden.. .. ..*Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour liste des noms de tous les médecins examinateurs de recrues nommés depuis le début de la guerre jusqu'à la date actuelle. Présentée le 13 avril 1916.—*M. Nesbitt*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse indiquant: 1. Combien de jours de travail supplémentaire ont été payés dans le bureau de l'imprimerie du 1er janvier au 1er avril 1916. 2. Les noms des hommes qui ont reçu des paiements. 3. Lesquels de ces hommes formaient l'équipe de jour, et lesquels l'équipe de nuit. 4. Quel taux a été payé à chaque homme pour ce travail supplémentaire, et combien ont été payés au taux d'un jour et demi, et combien au taux de deux jours. Présentée le 17 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

262. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, télégrammes, recommandations et autres documents concernant la décision prise par le gouvernement en septembre 1915 d'exiger le paiement de la moitié des cautionnements donnés pour les grains de semence distribués. Présentée le 18 avril 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état donnant le nom, le port d'enregistrement, le tonnage et le nom du patron de tous les chalutiers à vapeur partis du port de Canso, N.-E., en 1915. Aussi, copie de tous rapports et déclarations signés par le patron ou le premier officier de chacun des dits chalutiers qui ont quitté le dit port depuis le 16 avril 1915, tel que requis par un décret du conseil du 16 avril 1915. Présentée le 25 avril 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant la quantité de blé expédié, chaque mois, au cours des années civiles 1914 et 1915, de Winnipeg à Fort-William et Port-Arthur, et par quels chemins de fer; à Duluth, par le *Canadian Northern* ou chemins de fer alliés; à Minneapolis et Saint-Paul, par le Pacifique-Canadien; au littoral maritime par chemins de fer en territoire canadien; à des ports américains par des lignes ferrées américaines. Présentée le 25 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Finances, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. .. *Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant: 1. Combien d'employés permanents se trouvaient dans le ministère du Revenu de l'intérieur en 1915-16. 2. Quel en sera le nombre en 1916-17. 3. Quelles sommes ont été payées comme salaires à des employés temporaires, chacun des exercices 1912-13, 1913-14, 1914-15 et 1915-16. 4. Quels sont les noms des employés temporaires et la date de leur nomination. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Lanctôt*. .. .. *Pas imprimée.*

267. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 14 courant, indiquant le nombre des recrues jusqu'au premier jour d'avril 1916. *(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 23 mars 1916, pour tous papiers et documents ayant trait à l'évasion et à la libération des prisonniers étrangers ennemis du camp de détention situé à Banff, dans la province de l'Alberta. Ordonné, que cette réponse reste sur la table.—*(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

269. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour état indiquant: 1. S'il y a en Angleterre un directeur du service du recrutement et de l'organisation pour les forces canadiennes. 2. Quel est son nom, et quelles sont ses fonctions. 3. De combien de personnes se compose le personnel sous ses ordres. 4. Quel est le coût total de son personnel. Présentée le 28 avril 1916. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

270. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 11 courant, pour copie de la demande faite par le révérend Isaac Hunter Macdonald, de Kintore, Ontario, au ministère de la Milice, d'une charge d'aumônier ou de major; aussi de toutes copies de lettres, papiers ou télégrammes recommandant la dite demande ou s'y opposant.—(*Sénat*) .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 29 mars 1916, pour copie de toutes les requêtes qui ont été reçues par le Gouverneur général en conseil demandant le désaveu de l'acte de la législature de la province d'Ontario, chapitre 45, 5 George V, (1915), concernant la Commission scolaire des écoles catholiques romaines de la cité d'Ottawa, et copie de tous les documents, mémoires, rapports, lettres et correspondance concernant les dites requêtes en désaveu, ou concernant le dit acte de la province d'Ontario, 5 George V, chapitre 45. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) .. .. .. *Pas imprimée.*

271a. Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice transmettant au lieutenant-gouverneur d'Ontario copie de la pétition de Samuel Genest et autres, demandant le désaveu d'une loi de la législature de l'Ontario, chapitre 45, George V, (1915). Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice sur les statuts de la législature d'Ontario passés dans la 5e année du règne de Sa Majesté (1915). Rapport du premier ministre d'Ontario sur la pétition relative au désaveu d'une loi de la législature d'Ontario, chapitre 45 de 5 George V (1915). Présentée le 3 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) .. .. .. *Imprimés pour les documents parlementaires.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre la Commission du havre de Québec et Benjamin Demers, de la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis, et concernant l'achat de la carrière de Saint-Nicolas. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour relevé comprenant une liste des vaisseaux appartenant au gouvernement canadien qui sont en service sous l'empire des dispositions de la loi du Service de la marine, une liste de tous les vaisseaux non actuellement en service, leur condition présente et leur adaptabilité au service ; aussi copie de toutes lettres, requêtes ou communications échangées avec le gouvernement touchant l'établissement d'une brigade navale canadienne. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Macdonald* .. .. .. *Pas imprimée.*

274. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copie de tous papiers, correspondance et pétitions, y compris le rapport de Charles Bruce, ingénieur, en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la construction d'un dépôt frigorifique pour la boitte à White-Head, N.-E. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Sinclair* .. .. .. *Pas imprimée.*

275. Réponse en duplicata à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toute correspondance et de tous rapports concernant l'achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial, mentionnée dans le décret du conseil, n° 2302, daté le 4 septembre 1914, à la page 38 du mémoire relatif aux opérations du ministère de la Milice et de la Défense, et aussi concernant tous nouveaux achats des dites pelles. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Hughes* (*I.-P.-E.*) .. .. .. *Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 1er mai 1916.*M. Macdonald* .. .. .. *Pas imprimée.*

276a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Macdonald* .. .. .. *Pas imprimée.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, correspondance, rapports, etc., concernant le renvoi de J. B. Lévesque, de la Rivière-Ouelle, comme steward sur le steamer *Champlain.* Présentée le 2 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*) .. .. .. *Pas imprimée.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous les mémoires, correspondance, rapports, télégrammes, recommandations, ordres, etc., échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et les officiers de l'Association protectrice contre le feu, de Saint-Maurice, au sujet de la protection contre le feu sur la ligne du Transcontinental entre la jonction Hervey et la frontière ouest de la province de Québec. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Bureau* .. .. .. *Pas imprimée.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre le ministère des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial, et quelque membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec ou quelqu'un de leurs employés, au sujet de l'exploitation de la voie ferrée dite *Valley Railway,* dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à date. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Carvell* .. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 avril 1916, pour copie d'un certain bail consenti par le gouvernement du Canada à un nommé J. A. Culverwell, louant une certaine force hydraulique sur le réseau de la Trent, connue sous le nom de Burleigh-Falls; de tout transfert du dit bail et du consentement du gouvernement en la matière; aussi, de tous documents, correspondance, télégrammes, soumissions, rapports, contrats, etc., se rapportant au bail original susdit. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Burnham.*
Pas imprimée.

281. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 12 avril 1916, pour copie de toutes pétitions, correspondance, etc., concernant l'achat par le gouvernement du chemin de fer Québec et Saguenay.—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimée.*

282. 1. Copie de la lettre du président de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada au premier ministre au sujet de certaines propositions concernant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. 2. Liste des obligations, débentures, emprunts et effets payables, non soldés au 1er janvier 1916, et les paiements d'intérêts à servir par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la compagnie des lignes subsidiaires du Grand-Tronc-Pacifique. 3. Mémoire *re* la loi de garantie du *Grand Trunk Pacific,* et les fonds prélevés sur les obligations émises sous le régime de cette loi. 4. Sommaire indiquant les obligations, etc., autoriseés, émises et non soldées ainsi que le produit net d'icelles, comme aussi l'intérêt payable pour les années 1916 et 1917 (computé au 29 février 1916), quant au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ses lignes subsidiaires. 5. Avances faites par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, computées à la date du 29 février 1916. 6. Etats financiers du réseau du chemin de fer *Canadian Northern,* à la date du 15 avril 1916. 7. Mémoire *re* loi de garantie du chemin de fer *Canadian Northern,* 1914, et le produit des obligations émises sous le régime de cette loi. 8. Lettre de G. A. Bell, contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux, au premier ministre, relative à l'émission de ses certificats à l'effet de libérer les fonds prélevés sur les obligations à 4 pour 100, au total de quarante-cinq millions de dollars, garanties par le gouvernement fédéral. Présentée par sir Robert Borden, le 3 mai 1916.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

282*a*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $16,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le gouvernement fédéral. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White. . . *Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

282*b*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $45,000,000 d'obligations du chemin de fer *Canadian Northern* garantie par le gouvernement fédéral et effectuée en vertu de la loi de 1914. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

283. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant,—1. Quelles sommes ont été payées pour de nouveaux édifices et pour réparations au Collège militaire royal et à Fort-Henry, chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. A qui ces deniers ont été payés, et quel en a été le montant dans chaque cas. 3. Pour quelle partie des travaux des soumissions ont été demandées, et quel était le montant stipulé dans chaque soumission reçue. Présentée le 3 mai 1916.—*M. Edwards. . Pas imprimée.*

284. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes au service des divers ministères du gouvernement fédéral dans les comtés du Cap-Breton, Victoria, Inverness, Richmond, Guysborough, Antigonish et Pictou, province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 4 mai 1916.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

285. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 5 mai 1916.—*M. Best*. . . . . *Pas imprimée.*

285*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Best.*
Pas imprimée.

286. Rapport de la Commission de conservation sur les systèmes d'aqueducs et de drainage du Canada. Présenté le 8 mai 1916, par l'honorable M. Hazen. . . . . *Pas imprimé.*

287. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Douanes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

288. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes payées en vertu de la clause rétroactive de la loi imposant un droit de 50 cents par gallon de preuve sur tous les spiritueux retirés d'entrepôts entre la date de la déclaration de la guerre et la date de l'adoption de la dite loi; qui a payé ces sommes et à quelle date elles l'ont été. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Graham.*
Pas imprimée.

VOLUME 28—*Fin.*

289. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms de tous les fonctionnaires du gouvernement, dans le service intérieur et le service extérieur, qui se sont enrôlés depuis le 4 août 1914 pour servir au delà des mers, et les noms de ceux qui se sont enrôlés depuis la dite date pour faire du service dans le pays; aussi, état donnant le salaire reçu par chacun d'eux avant leur enrôlement; et le chiffre de la solde reçue par chacun d'eux depuis leur enrôlement, indiquant ceux (s'il en est) qui continuent à recevoir le salaire qui leur était payé avant leur enrôlement, et le chiffre du dit salaire. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Kyte*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

290. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 26 avril 1916, pour copie de l'arrangement entre le gouvernement du Canada, agissant dans l'intérêt du Transcontinental, de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord pour la construction, l'exploitation et l'entretien d'une station commune, dont ces trois chemins de fer devront se servir, dit l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer ("Hansard", page 2690).—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

291. Réponse à une humble adresse du Sénat, en date du 29 mars 1916, à Son Altesse Royale le Gouverneur général, demandant à Son Altesse Royale de faire déposer sur la table du Sénat un état de toutes les dépenses jusqu'à date de deniers publics à Port-Nelson; aussi une estimation des nouvelles dépenses nécessaires pour compléter les travaux à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson.—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute enquête, lettres, correspondance quelconque au sujet de la destitution de J. B. Deschênes et de Thomas Bernier, employés sur l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour relevé contenant la liste des déchiffreurs de dépêches et de censeurs employés à Halifax depuis le début de la guerre, avec noms, dates de nomination, somme totale payée, noms des personnes qui ont recommandé ces employés, et l'occupation antérieure de chacun d'eux. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

294. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1916, pour état indiquant si le ministère de la Milice et de la Défense a actuellement une liste des compagnies, firmes ou personnes résidant à Halifax, N.-E., auxquelles sont demandées des soumissions pour fournitures de guerre pour le dit ministère ou la commission des achats de guerre; et dans ce cas, quels sont les noms de ces compagnies, firmes ou personnes; si pendant l'année civile 1915, des soumissions publiques ont été demandées pour des fournitures de guerre à Halifax; et dans ce cas, quelle était la nature des fournitures pour lesquelles des soumissions ont été demandées, à qui ont été adjugés les contrats, et à quels prix les diverses fournitures spécifiées. Présente le 12 mai 1916.—*M. Maclean*..*Pas imprimée.*

295. Rapports des ingénieurs au sujet du chemin de fer Lotbinière et Mégantic; le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, entre Québec et le Cap-Tourmente,—le chemin de fer Québec et Saguenay entre le Cap-Tourmente et Nairn-Falls, près de la Malbaie. Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

295*a*. Correspondance se rapportant à l'offre de vente au gouvernement du Canada des chemins de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec et Saguenay, et Lotbinière et Mé- Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimés.*

296. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, décrets du conseil, etc., se rapportant au transfert par le gouvernement de l'Ontario au gouvernement fédéral des droits appartenant au premier de ces gouvernements dans et sur les lacs, barrages, etc., à proximité ou formant partie du réseau des voies fluviales de la vallée de la Trent. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

297. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mai 1916, pour copie de tous papiers, télégrammes, lettres et autres documents concernant la décision prise à l'effet d'ériger un élévateur régional à Calgary, Alta. Présentée le 17 mai 1916.. .. ..*Pas imprimée.*

298. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état donnant le plan et la description de la ligne de quais permanents projetés dans le port de Pictou, et copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant la construction des dits quais. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

299. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, offres, lettres et autres documents concernant les arrangements pour la manutention des marchandises et du charbon à Pictou en ce qui concerne les bateaux faisant le service d'hiver entre Pictou et l'Ile-du-Prince-Edouard pendant la saison de 1914-15 et la présente saison. Présentée le 18 mai 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

DIXIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1915

(*Traduit de l'anglais.*)

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI.
1915

[N° 20c—1915.]

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

H. L. Drayton, C.R., *commissaire en chef.*

D'Arcy Scott, *commissaire en chef adjoint.*

L'hon. W. B. Nantel, C.R., D.D., *sous-commissaire en chef.*

S. J. McLean, *commissaire.*

A. S. Goodeye, *commissaire.*

TABLE DE MATIÈRES

ANNEXES

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la Loi des Chemins de fer, telle que modifiée par l'article 12 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, la Commission des Chemins de fer du Canada a l'honneur de vous soumettre son dixième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Depuis la déposition du dernier rapport de la Commission, la Loi des Chemins de fer n'a subi aucune modification, bien qu'on soit à étudier la codification de cette loi ainsi que plusieurs amendements importants.

SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Durant la période écoulée entre le 1er avril 1914, et le 31 mars 1915, la Commission a tenu quatre-vingt-six séances publiques au cours desquelles elle a entendu 753 requêtes. L'année précédente, elle avait tenu 81 séances publiques au cours desquelles 702 requêtes avaient été entendues, ce qui accuse une augmentation de 51 du nombre des requêtes entendues durant l'année. Le nombre des séances publiques tenues dans les diverses provinces a été réparti comme suit:—

Dans la	province	d'Ontario	53
"	"	de Québec	5
"	"	de la Nouvelle-Ecosse	1
"	"	du Nouveau-Brunswick	2
"	"	du Manitoba	6
"	"	de la Saskatchewan	6
"	"	de l'Alberta	6
"	"	de la Colombie-Britannique	7

Les requêtes entendues à ces séances se rapportent à une variété de questions relevant de la juridiction de la Commission en vertu de la Loi des Chemins de fer, depuis la requête d'un simple individu jusqu'aux questions d'un intérêt public général, intéressant toute la population.

QUESTIONS REGULIERES ET IRREGULIERES.

Le nombre des questions irrégulières étudiées par la Commission, outre celui des questions régulières étudiées à ses séances régulières, répresente une proportion considérable du nombre total des requêtes et des plaintes étudiées par la Commission, c'est-à-dire que, sur un total de 4,050 requêtes et plaintes soumises à la Commision, 18½ pour 100 seulement ont été inscrites pour l'audition régulière, et 81½ pour 100 ont été réglées sans qu'il ait été nécessaire de les étudier à une audition régulière.

On pourrait à bon droit attirer de nouveau votre attention sur le fait que ces plaintes irrégulières, réglées sans audition, exigent, dans un grand nombre de cas, une

quantité considérable de recherches et d'études de la part des employés de la Commission et se rapportent à des sujets très variés, depuis la plainte d'un individu relativement à une surcharge pour transport en chemin de fer ne représentant qu'une somme minime d'argent, ou une question de bagage perdu, jusqu'à une question d'intérêt général telle qu'un tarif de chemin de fer impliquant un principe qui intéresse le public.

On trouvera à l'annexe "B" une liste des plaintes régulières entendues aux différentes séances de la Commission, de même que la manière dont on en a disposé, et à l'annexe "A" une liste des questions irrégulières que la Commission a étudiées.

CAISSE DES PASSAGES A NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7, 8-9 Edouard VII, chapitre 32, intitulé "Loi amendant la loi des chemins de fer", il a été décrété qu'une somme de $200,000 serait prise annuellement et mise à part, pendant cinq années consécutives, à compter du premier jour d'avril 1909, à même le fonds du revenu consolidé, pour aider à assurer, au moyen d'ouvrages de protection, la sûreté et la commodité du public, aux passages à niveau existant le dit premier jour d'avril; les sommes susdites devant être placées au crédit d'un compte spécial appelé: "Caisse des passages à niveau" et employés par la Commission, subordonnément à certaines restrictions énoncées dans la dite loi, uniquement pour le coût (à l'exclusion de l'entretien et du service) de la construction effective des ouvrages destinés aux objets susmentionnés.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a émis, du 1er avril 1909 au 31 mars 1915, 311 ordonnances prescrivant les travaux suivants:

Cloches électriques	185
Barrières	80
Passages souterrains	46
Ponts au-dessus de la voie	20
Détournements de chemins publics	15
Fermetures de rues	3
Buttes enlevées	1
Nombre total de passages protégés	350

En comparant le nombre total des passages protégés avec le neuvième rapport annuel de la Commission, l'on constatera que l'augmentation, durant l'exercice clos le 31 mars 1915, du nombre des passages protégés, s'élève à 44, répartis comme suit:—

Cloches électriques	24
Barrières	12
Passages souterrains	5
Ponts au-dessus de la voie	1
Détournements de chemins publics	1
Fermetures de rues	1
Augmentation totale du nombre des passages protégés	44

En ce qui concerne l'aide accordée à même cette caisse aux ouvrages de protection, il convient d'attirer de nouveau l'attention sur le fait que la Commission a constaté que les restrictions imposées par la loi ont empêché les contributions d'être faites dans des proportions aussi élevées qu'il semblerait convenable dans l'intérêt du public, relativement aux importants projets d'élimination des croisements à niveau. Ces ouvrages dans les grandes villes s'élèveront à des sommes dépassant $100,000, et parfois jusqu'à plusieurs millions, de sorte que cette restriction de $5,000 (ne devant pas être appliquée à plus de trois croisements dans une même municipalité, ou plus d'une fois à un même croisement) établie par la loi, ne serait qu'une fraction du montant total requis.

DECISIONS ET JUGEMENTS GENERAUX DE LA COMMISSION.

Ci-suit quelques-unes des questions les plus importantes qui ont été traitées par la Commission à ses séances publiques durant l'exercice clos le 31 mars 1915. On trouvera à l'annexe "C" du présent rapport le texte complet des divers jugements.

ORDONNANCES GENERALES EMISES PAR LA COMMISSION.

Ci-suit un résumé de quelques-unes des questions traitées en vertu d'ordonnances générales de la Commission:—

Fonctionnement, par les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, de ponts-levis, de ponts tournants ou de ponts à bascule sur les eaux navigables et la question des règlements se rapportant à ce fonctionnement.

Mesure décrétant que les rapports des feux prenant naissance à moins de 300 pieds d'une voie de chemin de fer et se répandant sur une étendue de 100 pieds carrés ou plus en dehors de l'emplacement de la voie, soumis par les compagnies de chemin de fer conformément aux exigences de la Circulaire n° 133 de la Commission, soient privilégiés et ne soient publiés ou ouverts au public, après une demande à cet effet, qu'en vertu d'une ordonnance de la Commission.

Mesure se rapportant au fait de mettre ou d'enlever les fanaux indicateurs sur les fourgons de queue des trains tous les fourgons devant être munis de tout ce qui est indiqué dans l'ordonnance, le ou avant le 1er novembre 1914.

La question de l'augmentation des taux spéciaux et de concurrence sur le fret et les messageries, et de la suspension de ces taux.

La question des tarifs déposés par certaines compagnies de chemin de fer demandant une nouvelle émission de billets de chemin de fer pour l'usage exclusif des boudoirs ou des compartiments dans les wagons-dortoirs et les wagons-salons.

Mesure décrétant que les locomotives des compagnies de chemin de fer ne devront pas quitter les terminus, ou que l'on ne devra pas se servir aux terminus, pour le service du trafic, des locomotives ayant les défauts suivants, savoir: fuites de vapeur, freins à air comprimé, roues défectueuses, ressorts; et une autre mesure demandant aux compagnies de chemin de fer de munir, le ou avant le 1er janvier 1915, leurs locomotives de double-fenêtre en avant de la cabine durant la saison d'hiver, à partir du 1er novembre jusqu'au 30 avril; ces doubles-fenêtres devant fermer hermétiquement.

La question de faire cesser les privilèges de mettre dans les mêmes wagons des mélanges d'épiceries, de fruits secs et de liqueurs de certains points de l'est du Canada à des points de l'ouest du Canada.

La suspension du projet de faire cesser, le 1er janvier 1915, les arrangements permettant de mettre dans les mêmes wagons des liqueurs de pays étrangers avec des liqueurs du pays, ainsi que de mettre dans les mêmes wagons des mélanges d'épiceries.

Mesure à l'effet d'enjoindre les compagnies de chemin de fer demandant à la Commission la permission d'ouvrir leurs lignes au commerce, en vertu de l'article 261 de la Loi des Chemins de fer, de publier et de déposer les tarifs supplémentaires convenables, classe spéciale ou tarifs de "ville", les tarifs de billets de série, les tarifs spéciaux sur le grain jusqu'au terminus du lac Supérieur et sur le bois de construction venant de la Colombie-Britannique, car ces tarifs peuvent être appliqués aux territoires où les dites nouvelles lignes feront le service, en plus des tarifs réglementaires par mille de ces lignes.

Mesure décrétant que les taux directs de fret sur le papier à journal par chargements de fourgons de 40,000 livres au moins, à partir du point d'expédition de ce papier, toujours par voie ferrée, à des points de consommation au Canada à l'ouest de Fort-William, soient déterminés en ajoutant aux taux de 5e classe du tarif publié de Port-Arthur à Fort-William les taux arbitraires du tarif spécial établi dans l'ordonnance de la Commission; et que ces taux directs soient publiés et déposés de façon à entrer en vigueur pas plus tard que le 15 avril 1915.

Approbation d'un projet de "dégagement", étant un modèle de contrat spécial déterminant les obligations de la compagnie de transport relativement à la détermination de la responsabilité au sujet du transport des effets de maison, des meubles et des effets de colons tous de seconde main.

LA "FONTHILL GRAVEL COMPANY, LTD.", VS. LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER NIAGARA, STE-CATHERINE ET TORONTO, ET GRAND-TRONC.

On se plaignait du fait que le taux de $1 par tonne de sable de moulage de Fonthill à Toronto n'était pas raisonnable, et une requête a été présentée demandant le rétablissement de l'ancien taux de 90 cents par tonne en vigueur avant le 1er juillet 1912.

Ces faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire McLean en date du 9 février 1914.

Il a été décidé qu'un taux direct de $1 par tonne de sable de moulage de Fonthill à Toronto, une distance de 78 milles, dont la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc reçoit 78 cents et la compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto 22 cents, était raisonnable.

"PORT HOPE TELEPHONE COMPANY, LTD.", ET LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA.

Juridiction de la Commission.

La compagnie de téléphone Port-Hope a demandé de reconnaître que la compagnie requérante n'était pas une compagnie faisant concurrence à la compagnie Bell, et a demandé une ordonnance enjoignant de faire un raccordement de lignes des deux compagnies permettant de faire un service d'échange mutuel à Bowmanville.

Il a été décidé que les dispositions de la Loi des Chemins de fer, 7-8 Edouard VII, déterminant la juridiction de la Commission sur les compagnies de téléphone, ne s'appliquent, autant que les compagnies y sont intéressées, qu'aux compagnies soumises à la juridiction légale du Parlement du Canada. Une compagnie de téléphone n'étant pas soumise à cette juridiction légale ne peut pas demander l'aide de la Commission en alléguant le tort que lui cause une compagnie soumise à la juridiction de la Commission.

Que les mots "rivale" et "non rivale", se rapportant à des compagnies de téléphone, ne sont pas des mots ayant une précision légale. Ils ont été portés à la connaissance de la Commission par suite du mode d'affaires de la compagnie Bell dans le but d'établir une distinction entre les compagnies avec lesquelles cette compagnie (la compagnie Bell) a fait des arrangements et celles avec lesquelles elle n'en a pas fait. Le pouvoir de la compagnie relativement à cette question n'est pas défini par la loi.

La Commission a le pouvoir, en vertu des paragraphes 5 et 6 de l'article 4 de 7-8 Edouard VII, chapitre 61, d'enjoindre à une compagnie soumise à sa juridiction, de permettre à une autre compagnie, soumise ou non à sa juridiction, de se servir de sa ligne de service de longue distance, moyennant une compensation jugée juste et convenable par la Commission.

La Commission est autorisée à émettre une ordonnance relativement aux conditions, non une ordonnance déterminant l'état de la question.

Pour connaître les raisons motivant ce jugement, voir le jugement du commissaire McLean, en date du 30 mars 1914, à la page 133 des jugements, ordonnances et règlements de la Commission.

LA COMPAGNIE DOMINION SUGAR VS. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC, PACIFIQUE-CANADIEN, CHATHAM, WALLACEBURG, ET LAC ÉRIÉ, ET PÈRE MARQUETTE.

Un agent de transport par voie ferrée peut réduire les taux d'un point à un autre point pour faire face à la concurrence effective par voie d'eau entre ces points, nonobstant le fait que ce taux diminué semble faire tort à un troisième point non affecté par cette concurrence et qui, par conséquent, est sujet à des taux plus élevés, mais la continuation du taux de concurrence, après que la concurrence par voie d'eau a cessé ou est suspendue (c'est-à-dire en hiver) constitue une distinction injuste au préjudice de ce troisième point.

La compagnie *Dominion Sugar vs.* les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Chatham, Wallaceburg et Lac Erié, et Père Marquette 17 *Can. Ry. Cas.* 231, entendu de nouveau et révoqué.

Le Board of Trade de Montréal vs. les compagnies de chémins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, 14 *Can. Ry. Cas.* 351, le *Board of Trade* de Blind River *vs.* les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc, du chemin de fer Pacifique-Canadien, et *Northern Navigation and Dominion Transportation,* 15 *Can. Ry. Cas.* 146, suivi.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 30 avril 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 240.

ASSOCIATION DES MARCHANDS DE BOIS CANADIENS ET LE MONTREAL BOARD OF TRADE VS. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC, PACIFIQUE-CANADIEN ET CANADIAN-NORTHERN.

La Commission a, en plusieurs occasions, décidé que les agents de transport étaient libres de décider jusqu'à quel point ils pouvaient faire face à la concurrence par voie d'eau, tant qu'il n'y a pas d'injustice.

Requête à l'effet d'enjoindre aux dites compagnies de chemins de fer de remettre en vigueur les taux de l'année précédente sur le bois de construction destiné à l'exportation, à l'usage domestique jusqu'à Montréal, lesquels ont été augmentés d'un demi-cent et d'un cent par 100 livres.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, en date du 9 mai 1914, 17 *Can. Ry. Cas.*, à la page 102.

LA COMPAGNIE FARMERS' DAIRY AND PRODUCE VS. LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission a ordonné à une compagnie de messagerie d'établir un taux de produits pour le transport du lait par messageries, ce lait devant être livré à une compagnie de messageries faisant raccordement dans les Etats-Unis, et, en ce faisant, a fait disparaître l'objection de la compagnie de chemin de fer disant qu'elle ne voulait pas faire ce transport à moins que ce ne soit au taux du plein tarif, mais a suspendu l'opération de l'ordonnance en attendant d'avoir la preuve qu'un taux avait été accepté par cette compagnie et la compagnie étrangère faisant raccordement, ce qui permettrait de transporter les produits à leur destination dans le pays étranger.

La compagnie *Farmers' Dairy and Produce,* de Saint-Jean, N.-B., a demandé qu'une ordonnance soit émise enjoignant l'établissement d'un taux spécial sur le lait, à Boston.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef Drayton en date du 22 mai 1914, 17 *Can. Ry. Cas.*, 106.

DISTINCTION INJUSTE, MASSIAH VS. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Sans dépasser les limites du taux réglementaire par mille pour les voyageurs, les compagnies de chemins de fer ont la liberté, dans certaines circonstances, de modifier

ce taux. Les compagnies peuvent jouir de cette liberté en accordant des taux de série à un point et en ne les accordant pas à un autre point; cette manière d'agir à l'égard de deux places différentes n'est pas nécessairement une distinction injuste, et, à moins de posséder des preuves affirmatives de résistance, d'une distinction injuste, ayant pour effet de causer un tort réel à une place où ces taux sont refusés, la Commission n'interviendra pas.

Plainte portée par madame Kate S. Massiah, de Lachute, P.Q., au sujet de la distinction injuste dont fait preuve la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en émettant des cartes d'abonnement durant toute l'année à Sainte-Agathe, Vaudreuil, Hudson et autres endroits, tandis qu'elle n'en émet pas entre Lachute et Montréal, P.Q.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire McLean, en date du 22 mai 1914, *Can. Ry. Cas.* 88.

NEWMAN VS. COMPAGNIE DE TELEPHONE BELL.

On exige à bon droit le taux commercial, sans tenir compte de l'usage qui en est fait, pour un téléphone se trouvant dans la résidence d'un marchand de plantes potagères et de fruits, qui n'a pas de téléphone dans son bureau.

Bayly *vs.* Compagnie de téléphone Bell, 11 *Can. Ry. Cas.,* 190, suivi.

Là où c'est l'habitude d'accorder aux abonnés d'une ligne commune qui, par suite de leur situation doivent payer des taux excessifs, une réduction d'un cinquième du taux de la base, la cessation de cette réduction ne peut être justifiée pour la raison qu'une modification des taux dans la région où ces taux ont d'abord été déterminés par la Commission nuisait considérablement au service des lignes communes dans cette région. Une ordonnance de la Commission agrandissant la région du taux d'abord fixé ne justifie pas suffisamment l'augmentation des taux par mille pour les abonnés situés en dehors de cette région.

Cité de Montréal *vs.* compagnie de téléphone Bell (Cause du taux de téléphone à Montréal), 15 *Can. Ry. Cas.* 118, suivi.

Requête d'un abonné d'une ligne commune demandant d'enjoindre à la défenderesse de cesser d'exiger de lui un taux commercial, augmentant ce taux pour une distance additionnelle et substituant une ligne individuelle à la place des taux de ligne commune dans la région d'abord déterminée.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 17 juillet 1914, 17 *Can. Ry. Cas.,* 271.

NOVICIAT DE NOTRE-DAME DES ANGES VS. LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

On exige à bon droit le taux commercial pour un téléphone installé dans la maison d'une communauté religieuse.

Newman *vs.* compagnie de téléphone Bell, 17 Can. Ry. Cas. 271, suivi.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 17 juillet 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 2'7.

DISTINCTION INJUSTE-EDMONTON CLOVER BAR SAND COMPANY *VS.* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

On ne peut pas prétendre qu'un taux que l'on obtient sur un chemin de fer constitue une distinction injuste simplement parce qu'un taux accordé sur un autre chemin de fer pour des raisons de concurrence, est moins élevé, puisque les compagnies de transport ont la liberté de décider si elles doivent ou non faire face à la concurrence.

Requête demandant à la compagnie de chemin de fer de mettre ses taux sur le même pied que ceux d'une autre compagnie de transport faisant le service pour son concurrent en alléguant une distinction injuste.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 18 juillet 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 95

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC *vs.* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

En vertu de l'article 176, la commission, comme question de loi, n'a pas le pouvoir d'autoriser une compagnie de chemin de fer provincial de prendre et de faire usage des terrains et des voies d'une compagnie de chemin de fer fédéral, bien que en vertu de 1 et 2 George V, chapitre 22, article 5 (3) amendant l'article 228, la Commission puisse émettre des ordonnances supplémentaires pour la sûreté et le transport convenable des locomotives et de l'équipement d'une compagnie de chemin de fer provincial par la compagnie de chemin de fer fédéral au moyen d'un raccordement matériel.

(*Preston and Berlin Street Ry. Co. vs.* compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, 6 *Can. Ry. Cas.* 142; compagnie de chemin de fer Saint-Jean et Québec *vs.* compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 14 *Can. Ry. Cas.*, 360, suivi.)

Requête demandant l'autorisation de prendre et de faire usage des terrains et des voies de la compagnie défenderesse et demandant de lui enjoindre de faire un raccordement matériel de sa ligne avec celle de la requérante.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 18 juillet 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 334.

COMPAGNIE DE TRANSPORT DU DOMINION *vs.* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALGOMA CENTRAL ET BAIE D'HUDSON.

La commission, en vertu des articles 2 (21) 284, 317, a le pouvoir d'enjoindre à la compagnie défenderesse d'entretenir son tronçon de ligne au quai de Michipicoten et de fournir à la requérante les moyens de recevoir, charger, transporter, décharger et livrer ses marchandises, en concurrence avec les marchandises de la défenderesse.

Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern *vs. Robinson and Son,* 37 S.C.R 541, 6 *Can. Ry. Cas* 101, suivi.

Requête demandant d'enjoindre à la défenderesse d'entretenir son tronçon de ligne au quai de Michipicoten de façon à fournir à la requérante les moyens de faire son service de trafic.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 31 juillet 1914, 17 *Can. Ry Cas.* 422.

COMPAGNIE SAINT DAVID'S SAND VS. COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET MICHIGAN CENTRAL.

La Commission, s'en tenant aux termes de l'ordonnance générale concernant le système d'aiguillage a approuvé un taux conjoint de 50 cents par tonne sur le sable sur une distance de 12.3 milles (3 milles sur la ligne du chemin de fer M.C. et 9.3 milles sur la ligne du chemin de fer G.-T.) à partir de la sablière jusqu'à Merritton, étant donnée une pesanteur minimum de 60,000 livres.

(*Doolittle and Wilcox vs.* compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien. (Cause du taux de *Stone Quarry*), 8 *Can. Ry. Cas.* 10, à la page 13; les compagnies Continental, et Prairie et *Winnipeg Oil, vs.* la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 13 *Can. Ry. Cas.* 156, à la page 159; Association des Manufacturiers canadiens *vs.* l'Association Canadienne de fret (ordonnance générale concernant le système d'aiguillage), (7 *Can. Ry. Cas.,* 302, suivi).

Tandis qu'on est justifiable de baser les différences de taux sur la quantité, comme pour la différence entre le mouvement du trafic L.C et L.C.L., on n'est pas justifiable d'établir une différence de taux basée sur la distinction entre le chargement d'un fourgon et le chargement d'un train.

Requête demandant l'établissement d'un taux conjoint de 40 cents par tonne sur les trains de marchandises transportées de la sablière de la compagnie requérante au canal Welland (fort tonnage) par les voies des chemins de fer Michigan Central et Grand-Tronc.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 23 actobre 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 279.

RANDALL, GEE ET MITCHELL VS. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Le transport du trafic (autre que pour des fins de construction) effectué avant que l'ouverture du chemin de fer ait été autorisée à cette fin, en vertu de l'article 261, est illégal, et aucun taux ou tarif légal ne s'applique à ce trafic.

Le remboursement s'applique au cas où la compagnie de chemin de fer, effectuant un service légal, demande un taux plus élevé que celui accordé par le tarif concernant ce service déposé dans les archives de la Commission.

Baker, Reynolds and Co. vs. la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 10, *Can. Ry. Cas.* 151, suivi.

Requête demandant que l'on rembourse la différence existant entre les taux du tarif sur les effets de construction et les taux directs sur le grain de Torquay et d'Outram, respectivement, à Fort-William.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 19 novembre 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 252.

AMERICAN COAL AND COKE CO., VS. LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MICHIGAN-CENTRAL.

Les contrats faits aux Etats-Unis pour le transport du trafic par fourgons allant d'un point à un autre des Etats-Unis en passant par le territoire canadien se trouvent sous le contrôle de la Commission du commerce entre les Etats, et la Commission (pour ce qui concerne le comité international) n'émettra pas d'ordonnance au sujet du droit de surestarie exigé pour le retard de ce trafic au Canada, lorsque le Canada n'y est aucunement intéressé, dans le cas où cette ordonnance aurait pour effet d'annuler l'ordonnance antérieure de la Commission du Commerce entre les Etats, sur la même question.

Requête demandant d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer de cesser de retenir les fourgons à ses termini de fret, à Windsor, Ont., jusqu'à la réception des ordres d'aiguillage autorisant la livraison de ces fourgons à Détroit, Mich., et le remboursement des taux de surestarie payés durant la détention de ces fourgons.

Les faits sont pleinement exposés dans la cause de l'*American Coal and Coke vs.* le chemin de fer Michigan-Central.

Jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 4 décembre 1914, 17 *Can. Ry. Cas.* 256.

ROY VS. L'ASSOCIATION DES VOYAGEURS CANADIENS.

Requête demandant l'émission de taux spéciaux pour les cultivateurs désirant assister à des conventions agricoles, à des conférences ou à des expositions.

Il a été décidé que, en vertu des articles 77, 315 et 341, la Commission n'a pas le pouvoir de forcer une compagnie de chemin de fer à émettre des taux réduits en faveur des cultivateurs allant assister à des conventions agricoles, ou à aucune autre classe de la société.

La compagnie effectuant le transport est complètement libre de décider si oui ou non elle accordera cette faveur, et, si la Commission la forçait à ce faire, ce serait une distinction injuste au préjudice des autres classes de la société.

Association de Fraternité Canadienne *vs.* l'Association des Voyageurs Canadiens, 13 *Can. Ry. Cas.* 178, suivi.

Jugement, le commissaire en chef Drayton, en date du 5 janvier 1915, 17 *Can. Ry. Cas.* 320.

STOLTZE MANUFACTURING CO., VS. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET WESTERN CANADA POWER.

Requête demandant d'enjoindre aux compagnies défenderesses d'accorder les taux concernant la construction sur le bois employé pour des fins de construction pour la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Il a été décidé que la Commission n'a pas le pouvoir de décider des questions de contrat entre les expéditeurs et les acheteurs, et, qu'en conséquence, les parties ne sont tenues à aucune obligation envers la compagnie, si ce n'est en ce qui concerne les taux.

Lorsque deux compagnies de transport faisant raccordement sont des corporations légales distinctes, et que la première règle les tarifs de l'autre comme s'il s'agissait d'une propriété distincte, cette dernière n'est aucunement obligée de faire entrer en vigueur sur sa ligne le taux concernant la construction en vigueur sur la ligne de la première, mais l'expéditeur a droit, lorsqu'il s'agit d'un connaissement direct, de bénéficier du taux direct jusqu'au point où doit se faire la livraison.

Voir *Wylie Milling Co. vs.* les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Kingston et Pembrooke, 14 *Can. Ry. Cas.* 5.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, en date du 16 janvier 1915, 17 *Can. Ry. Cas.* 324.

STOLTZE MANUFACTURING CO. VS. LES COMPAGNIES DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET WESTERN CANADA POWER.

Requête demandant l'émission de taux conjoints pour le transport des bardeaux sur les chemins de fer des compagnies défenderesses.

La Commission a refusé de réduire les taux sur la ligne de la compagnie de force motrice défenderesse, par suite des conditions extraordinaires de son fonctionnement, mais a fait une réduction des taux de la compagnie de chemin de fer défenderesse en suivant la coutume établie dans l'est du Canada, où lorsque des compagnies de transport faisant raccordement, ne possédent pas de taux conjoints, chacune de ces compagnies prend un cent de son taux local, le tout soumis à un taux minimum net.

Fullerton Lumber and Shingle Co. vs. la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, distingué.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du sous-commissaire en chef Scott, en date du 18 janvier 1915, 17 *Can. Ry. Cas.*, 282.

MOUNTAIN LUMBER MANUFACTURER'S ASSOCIATION, VS. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN (CAUSE DU TAUX GOLDEN).

Requête demandant d'enjoindre à la compagnie défenderesse d'accorder à Golden, situé sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, les mêmes taux pour toutes les destinations dans les prairies que ceux appliqués actuellement de Fernie, sur l'embranchement de Nid-de-Corbeau, où les taux par mille sont égaux.

Il a été décidé que les taux sur le bois de construction venant de Golden, sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, à destination des prairies de l'Ouest, devraient être mis sur un pied d'égalité avec les taux à partir des points correspondants sur l'embranchement de Nid-de-Corbeau jusqu'au même endroit en passant par le même point commun.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 9 février 1915, 17 *Can. Ry. Cas.*, 285.

CENTRAL FARMERS' INSTITUTES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, VS LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Requête demandant le privilège de faire, par chargements de fourgons, des envois mixtes de farine et de fourrage, du foin et de la paille mis en poches ou en balles, au taux de fourgons.

Il a été décidé que la loi concernant les tarifs des compagnies de chemins de fer à l'ouest du lac Supérieur établit que différents produits peuvent être réunis dans des fourgons à des taux de fourgons, mais lorsque ces produits ainsi mêlés sont expédiés à des taux différents quand ils sont expédiés séparément dans des fourgons ne contenant que ces produits, on exige pour tout l'envoi mixte le taux de fourgon le plus élevé et la pesanteur minimum la plus élevée; le règlement 2 est conforme au règlement reconnu universellement en pratique dans la classification du fret et il ne sera pas modifié par la Commission.

Jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 7 janvier 1915, 17 *Can. Ry. Cas.,* 431.

BOARD OF TRADE DE FREDERICTON VS COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Requête demandant d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de modifier les taux arbitraires et préjudiciables sur le transport des voyageurs à Fredericton et de Fredericton, N.-B.

Il a été décidé que la compagnie défenderesse fait une distinction injuste lorsque dans le but d'augmenter son trafic, elle étend le privilège des taux de concurrence à des endroits où la concurrence n'existe pas.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 18 juillet 1914, 17 *Can. Ry. Cas.,* 433.

La compagnie de chemin de fer ayant demandé une nouvelle audition, il a été décidé que, en vertu de l'article 315, il n'y a pas de distinction injuste lorsqu'il y a concurrence à la tête et au terminus des lignes de chemin de fer et le choix facultatif qu'a un voyageur, à un point intermédiaire qu'il choisit, d'acheter un billet direct pour toute la distance entre la tête et le terminus de la ligne à meilleur marché que le taux de base par mille à partir de ce point intermédiaire jusqu'au terminus, étend l'effet de la concurrence à tout le parcours.

La teneur de l'article 315 établit clairement que la Commission est autorisée à admettre l'existence de la concurrence et de ses effets, de sorte que lorsque la Commission juge qu'il y a réellement concurrence, elle peut permettre l'établissement d'un taux moins élevé sur la section du chemin de fer où ces circonstances dissemblables et les conditions créées par les concurrences existent.

Malkin & Sons vs la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc (Cause Tan Bark) 8 *Can. Ry. Cas.,* 183, aux pages 186, 187; *Almonte Knitting Co.* vs les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Michigan Central. (Cause *Almonte Knitting Co.*) 3 *Can. Ry. Cas.,* 441, suivi.

Jugement, commissaire McLean, 7 janvier 1915, 17 *Can. Ry. Cas.,* 439.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1915, aucun appel des décisions de la Commission n'a été porté devant le Gouverneur en conseil. Quant aux appels à la Cour Suprême du Canada durant la même période, il y a eu deux appels, le premier étant celui de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique contre l'ordonnance de la Commission n° 19347, en date du 14 mai 1913, relativement à la situation de son emplacement de gare à Prince-George, C.-B. Cet appel a été renvoyé. Le deuxième appel a été celui de la compagnie de chemin de fer de Toronto contre l'ordonnance de la Commission n° 22855, en date du 12 novembre 1914, relativement à certaines questions de loi. Cet appel est encore en suspens devant la Cour Suprême.

On trouvera à l'annexe "K" du présent rapport la liste des appels à la Cour Suprême des décisions de la Commission depuis son organisation jusqu'à cette date.

ORDONNANCES, ORDRES GÉNÉRAUX ET CIRCULAIRES.

Le nombre total des ordonnances émises au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, a été de 1,897. Le nombre des circulaires générales émises par la Commission et adressées à toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction durant l'année a été de 9. Les ordres généraux qu'il faut distinguer des autres ordonnances émises par la Commission sont ceux qui intéressent toutes les compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission. On trouvera à l'annexe "L" du présent rapport une liste des ordres généraux et des circulaires émis au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

On trouvera dans l'annexe "C" un résumé des principaux jugements émis par la Commission du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION.

Le nombre total des requêtes, y compris les plaintes irrégulières adressées à la Commission, au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915 a été de 4,050, ce qui accuse une diminution de 1,516 comparativement à l'année précédente. On trouvera à l'annexe "J" un tableau classant les requêtes et plaintes faites à la Commission en vertu des divers articles de la loi des Chemins de fer. On trouvera a l'annexe "A" du présent rapport un état détaillé de ces plaintes qui ont été réglées sans qu'il y ait eu audience régulière.

DÉPARTEMENT DU TRAFIC, SERVICE DE LA COMMISSION.

Dans le département du trafic, service de la Commission, le nombre des trafics reçus et produits au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, a été comme suit:—

Tarifs de transport des marchandises, y compris suppléments..	70,738
Tarifs de transport des voyageurs, y compris suppléments..	14,637
Tarifs des messageries, y compris suppléments..	3,664
Tarifs des téléphones, y compris suppléments..	2,858
Tarifs des wagons-dortoirs et wagons-palais, y compris suppléments..	97
Tarifs des télégraphes, y compris suppléments..	23

Cela fait un total de 92,017 durant l'année, comparé au total précédent de 94,086 pour l'exercice clos le 31 mars 1914, soit une diminution de 2,069 tarifs. On constatera que la diminution se fait sentir dans les tarifs de messagerie et les suppléments dont le nombre était de 9,817 pour l'exercice clos le 31 mars 1914, contre 3,664 pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Le nombre total des tarifs produits du 1er février 1904, au 31 mars 1915, a été de 581,092.

On trouvera à l'annexe "D" du présent rapport les détails concernant les tarifs.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX D'ART, SERVICE DE LA COMMISSION.

Dans le département des travaux d'art, service de la Commission, il a été fait un grand nombre d'inspections s'étendant à tout le Dominion. Ces inspections pour l'exercice clos le 31 mars 1915, sont au nombre de 390, et comprennent les inspections pour l'ouverture d'une voie ferrée au transport du trafic conformément aux exigences de l'article 261 de la loi des Chemins de Fer, les inspections de ponceaux, croisements de grandes routes, garde-bestiaux, passages à niveau, ponts, passages souterrains, et les inspections générales qui incombent au département des travaux d'art, service de la Commission.

On trouvera à l'annexe "E" les détails des différentes inspections qui ont été faites.

DÉPARTEMENT DE L'EXPLOITATION, SERVICE DE LA COMMISSION.

Parmi les travaux de ce département se trouvent compris l'inspection des chaudières des locomotives et de leurs accessoires, l'inspection des appareils de protection sur les wagons et les locomotives, les enquêtes sur les accidents causant des blessures corporelles ou des pertes de vie, les rapports sur les emplacements des gares, les questions de protection aux croisements des grandes routes et le service des trains et des gares accompli par les compagnies de chemins de fer. On trouvera à l'annexe "F" un rapport complet et détaillé du chef du service de l'exploitation de ce département.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS.

On constatera que l'état comparatif des personnes tuées et blessées accuse une diminution marquée du nombre des accidents arrivés aux voyageurs que l'on a transportés, aux employés de chemins de fer, aussi bien qu'aux autres personnes, comparativement au rapport de l'année précédente, 1913-14, mais il y a encore place à une amélioration considérable sous ce rapport.

Parmi les accidents représentés par les chiffres du tableau se trouve compris un grand nombre d'accidents arrivés aux croisements des grandes routes déjà protégées par des barrières ou des cloches automatiques, et dans un grand nombre de cas on constate la négligence du public concernant les appareils de protection, certaines personnes passant sous les barrières ou marchant autour des barrières ou essayant de traverser les voies sans tenir compte du signal d'alarme donné par les cloches automatiques. Ce cas semble être particulièrement celui des conducteurs d'automobiles qui, apparemment, se fient à la vitesse de l'automobile pour traverser la voie en avant d'un train, plutôt que d'attendre quelques moments pour passer. On suggère de forcer les conducteurs d'automobiles de renverser leurs machines lorsqu'ils approchent des passages à niveau des chemins de fer à vapeur afin que le signal donné par les cloches automatiques ou par un train en mouvement puisse être entendu plus distinctement. On désire aussi instamment que les employés de chemins de fer et que les hauts fonctionnaires des compagnies de chemins de fer ne cessent en aucune manière de faire tous les efforts et de travailler conjointement à réduire et à faire disparaître les accidents de toutes sortes, mais qu'au contraire ils montrent encore plus d'activité lorsque la chose est possible.

Le tableau suivant établit des comparaisons entre le nombre total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer, le nombre des voyageurs tués ou blessés, et donne les mêmes renseignements quant aux employés et quant aux violateurs de propriétés, indiquant le nombre des violateurs de propriétés tués, et le pourcentage relatif de ce nombre comparé au nombre de personnes tuées durant l'année. Les chiffres donnant le nombre total des voyageurs et des employés sont, pour l'année finissant le 30 juin 1914, les derniers que l'on ait en mains.

Voyageurs—	
Nombre de voyageurs transportés en chemin de fer	46,702,280
Nombre de voyageurs tués	8
Nombre de voyageurs blessés	239
Employés—	
Nombre d'employés de chemins de fer	159,142
Nombre d'employés tués	99
Nombre d'employés blessés	873
Violateurs de propriétés—	
Nombre de violateurs de propriétés tués	170
Pourcentage des violateurs de propriétés tués au total de 337	50

On remarquera donc que de ce que l'on pourrait nommer une perte évitable, 170 tués sous le titre de violateurs de propriétés, forme un pourcentage très élevé du total des tués, et, comme on l'a déclaré dans le rapport précédent, la Commission a, par l'entremise des procureurs généraux des diverses provinces, entrepris de poursuivre ceux qui s'introduiront sans permission sur les propriétés de chemins de fer, afin de diminuer le grand nombre d'accidents fatals qui résultent de cette contravention; et, bien que le nombre total des violateurs de propriétés tués soit considérablement moins élevé que celui de l'année dernière, il y a cependant encore place à une grande amélioration sous ce rapport.

Le tableau suivant indique le nombre total des violateurs de propriétés tués ou blessés par province durant l'exercice clos le 31 mars 1915:

Provinces.	Tués.	Blessés.
Ontario..	90	69
Québec..	37	20
Manitoba..	12	9
Saskatchewan..	7	7
Alberta..	8	8
Colombie-Britannique..	16	12
Nouvelle-Ecosse..	aucun	aucun
Nouveau-Brunswick..	aucun	1
Yukon..	aucun	aucun
Total..	170	126

DEPARTEMENT DE L'INSPECTION DES INCENDIES, SERVICE DE LA COMMISSION

Le travail de l'inspection des incendies se continue avec une constante activité et on a continué de coopérer avec les organisations de protection contre le feu au service des gouvernements provinciaux et fédéral. Durant le dernier exercice 71 employés de ces organisations ont été nommés fonctionnaires de ce département.

On a constaté une constante amélioration en ce qui concerne l'état des emplacements de voies appartenant aux compagnies de chemins de fer et les dangers d'incendie ont été en conséquence diminués considérablement. Les compagnies se sont occupées des dangers d'incendie résultant du fait d'amasser et de brûler des débris sur une lisière étroite de terrain située en dehors de l'emplacement de la voie, de chaque côté de celle-ci. On peut faire remarquer ici qu'en ce qui concerne ce travail, les gouvernements provinciaux et fédéral, ou les propriétaires privés, sont responsables, et que ces agences doivent déployer une grande activité sous ce rapport.

On a demandé aux compagnies de chemins de fer faisant le service à travers les sections forestières d'entretenir des patrouilles spéciales contre les incendies afin de prévenir les feux le long de l'emplacement de leurs lignes. En plus de cette mesure de prudence, des instructions spéciales concernant les avertissements en cas d'incendie et la manière d'éteindre les incendies ont été émises par les différentes compagnies de chemins de fer à tous leurs employés, et il nous fait plaisir de constater que l'on en a obtenu d'excellents résultats.

Durant la saison de 1914 des coupe-feux formant un total de 726 milles linéaires ont été construits par les chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern, Grand-Tronc-Pacifique et Great-Northern, d'après les exigences de l'inspecteur en chef de la protection contre les incendies. Ces exigences ont été pratiquement les mêmes que celles de 1913.

On peut remarquer que l'huile comme combustible à l'usage des locomotives est employée exclusivement sur des réseaux de chemin de fer formant un total de 726 milles dans la Colombie-Britannique, et on a lieu de croire que ce total sera doublé durant la prochaine année par l'emploi de l'huile comme combustible sur la ligne de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique entre Prince-Rupert, C.-B., et Jasper, Alta., soit une distance de 718 milles. Il n'y a eu aucun cas d'incendie causé par l'emploi de l'huile comme combustible au Canada.

Une sécheresse extraordinaire durant le printemps et l'été de 1914 a eu pour résultat de causer d'un bout à l'autre de la région la plus grande perte par l'incendie que l'on ait connue depuis 1910, en dépit des efforts des organisations mieux équipées de protection contre les incendies.

Le nombre total des feux qui ont été signalés comme s'étant déclarés à moins de 300 pieds d'une voie ferrée, dans tout le Canada, durant la saison des feux en 1914, a été 1,346. Ces feux se sont répandus sur une superficie de 191,770 acres, dont 49,326 acres, ou 25.72 p. 100 étaient couvertes d'une jeune croissance forestière et 107,496, ou 56.05 p. 100 étaient couvertes de bois marchand, la balance de la superficie brûlée étant de l'herbe ou des terres cultivées et des terrains coupés ou déjà brûlés et qu'il était impossible de faire servir comme pâturages. La valeur totale de la propriété détruite par ces feux a été de $433,442, dont $202,987 consistait en bois marchand et $59,624 représentaient la valeur estimée de la jeune croissance de forêt détruite. De ces 1,346 feux, 904 ou 67.16 p. 100 sont signalés comme étant dus à des agences de chemins de fer. Cent trente-sept feux sont signalés comme étant dus aux chemineaux, aux feux de campements, etc., 62 feux sont dus à des colons nettoyant leurs terres et 16 à d'autres causes connues. On a signalé 227 feux comme étant dus à des causes inconnues.

TRAVAIL DE ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, il n'y a pas eu de changements dans le personnel de cette division, si ce n'est que celui qui a été causé par le décès de M. C. S. Huband, archiviste intérimaire de la Commission, qui est décédé après une longue maladie le 25 novembre 1914. La Commission n'a pas jugé à propos, à cause des circonstances que nous traversons à l'heure actuelle, de remplir la vacance causée par la mort de M. Huband.

On trouvera ci-dessous un tableau donnant le nombre de demandes, dossiers et lettres reçues pendant l'exercice clos le 31 mars 1915, ainsi que le nombre de commandes émises.

Demandes faites	4,050
Dossiers reçus pendant l'année	43,966
Lettres expédiées pendant l'année	39,302
Commandes émises pendant l'année	1,897

On trouvera à l'annexe "A" la liste des plaintes portées pendant l'année, et sous l'annexe "J" on trouvera un tableau indiquant les demandes, les plaintes, etc., classifiées d'après les divers articles de la loi des chemins de fer et compilées par M. F. R. Demers, clerc préposé au service de la statistique et du bureau des archives.

A l'annexe "K" on trouvera la liste des cas portés en appel à la cour Suprême et au cabinet du Gouverneur en Conseil depuis le 1er février 1904

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, M. R. Richardson, par arrêté en Conseil en date du 7 novembre 1914, a été nommé sous-secrétaire de la Commission, étant transféré du bureau du commissaire en chef. M. Richardson fut d'abord nommé au personnel de la Commission en vertu d'un arrêté du Conseil en date du 5 avril 1905 et à titre de secrétaire particulier du commissaire en chef d'alors, et peu après il fut nommé par la Commission comme secrétaire intérimaire à l'extérieur d'Ottawa, ayant comme territoire non seulement les provinces maritimes et de l'est mais aussi celles de l'ouest canadien. On devra noter que pendant les dix

années qui se sont écoulées depuis la première nomination de M. Richardson, il a rempli les fonctions de secrétaire intérimaire d'une manière très satisfaisante pour la Commission.

La vacance créée dans le bureau du commissaire en chef par le transfert de M. Richardson au bureau du secrétaire a été remplie par le transfert et la nomination de M. C. M. B. Chapman du département du trafic à la position de secrétaire particulier du commissaire en chef.

ANNEXE "A".

LISTE DES PLAINTES DEPOSEES A LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1915.

4798. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc exige une somme annuelle de $12 d'une compagnie de téléphone pour le privilège d'installer un téléphone à la gare du Grand-Tronc à Newton, Ont.

4799. Taux de transport de marchandises prétendus excessifs et ayant été exigés par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des consignations de sable et de gravier de St-Gabriel de Brandon, P. Q.

4800. Négligence d'installer des fosses à bestiaux convenables sur la voie du Pacifique-Canadien dans le voisinage de Churchbridge, Sask.

4801. Système d'égoutement défectueux sur la voie ferrée Toronto, Hamilton et Buffalo, à Hamilton, Ont.

4802. La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern imposant une taxe annuelle pour l'usage de l'acier sur la voie d'évitement construite par les plaignants dans la paroisse de St-Alexis, P.Q.

4803. Difficulté éprouvée par les plaignants dans la perception des paiements de la compagnie du Canadian-Northern au sujet d'une entente pour site de ville à Cardale, Man.

4804. Raccordements de trains peu satisfaisants à Orillia, Ont., par les trains du Grand-Tronc.

4805. Refus de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de payer des dommages au plaignant pour les ennuis causés par le déplacement de sa route de ferme près de Trenton, Ont.

4806. Négligence d'installer des fosses à bestiaux sur la voie ferrée du Canadian-Northern près de Giroux, Man.

4807. Prix excessifs prétendus avoir été exigés par le Pacifique-Canadien pour le transport du bétail entre Broomhill, Man., et Coleville, Sask.

4808. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien exigeant une augmentation plus considérable dans ses taux de transport de la pierre entre Ste-Marie et Berlin, Ont., que la compagnie du Grand-Tronc exige pour le transport des mêmes marchandises sur sa voie.

4809. Refus des entrepreneurs sur le chemin de fer Grand-Tronc de payer le plaignant pour services rendus dans la construction de la ligne.

4810. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de régler avec le plaignant pour du blé perdu par écoulement, durant le trajet, dans les wagons entre Goodericb, Ont., et Ingersoll, Ont.

4811. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien d'accorder un rabais sur partie non usitée d'un billet de passage entre Herbert, Sask., et New-York et lequel billet n'avait servi que pour le passage jusqu'à Montréal, P.Q.

4812. Délai en transit d'une consignation de fourrures de Sturgeon Falls, Ont., à Corry, Penn., via la Dominion-Express et West Fargo Express.

4813. Délai des compagnies de messageries Dominion et Wells Fargo dans le transport d'une consignation de fourrures de Ste-Catherine, Ont., à Corry, Penn.

4814. La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern augmentant les taux de garage à Trenton, Ont., couvrant une consignation de pommes en conserves au service de transport de la compagnie du Grand-Tronc.

4815. Refus de la compagnie du Canadian-Northern d'accorder une rémunération au plaignant pour la détérioration dans la valeur de ses propriétés à cause du fait que ses lignes étaient construites à travers les dites terres dans le voisinage de Excel, Alberta.

4816. Plainte contre une prétendue injustice de la part de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet des taux de fret sur la ligne qui va de Owen-Sound au Sault-Sainte-Marie, Ont.; aussi contre le poids minimum de chargement de wagon de 40,000 livres.

4817. Tarifs conjoints imposés par le chemin de fer Intercolonial sur les consignations de bois et de lattes en destination d'endroits situés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, comparativement aux taux exigés sur des consignations semblables en destination d'endroits situés sur le Grand-Tronc.

4818. Manière d'agir peu satisfaisante de la compagnie du Canadian-Northern au sujet de la construction d'une voie de chargement conduisant à une fosse à gravier et traversant la propriété du plaignant dans le voisinage de Billings-Bridge, Ont.

4819. Retard de la compagnie du Pacifique à payer le prix des terres des colons expropriées pour faire une emprise de voie dans le voisinage de Monitor, Alb.

4820. Frais d'entreposage prétendus excessifs exigés par la compagnie du Pacifique sur un piano demeuré en entrepôt à Moosejaw, Sask.

4821. Le fait que les compagnies de chemins de fer discontinuent leurs taux de fret entre Montréal et Ottawa, Ont. et divers autres endroits.

4822. Insuffisance des commodités données par le chemin de fer Canadian-Northern, à Alsask, Sask.

4823. Prétendue injustice de la *British Columbia Electric Railway Company* au détriment du district de Collingwood, C.-B., au sujet des prix de passage.

4824. Prix de passage prétendus excessifs exigés sur le chemin de fer *Montreal and Southern Counties* entre Longueuil et Saint-Lambert et entre Chambly et Saint-Lambert, P.Q.

4825. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de faire circuler ses wagons sur la voie de chargement du plaignant à St. Marys, Ont., avant que ne soit payé un compte pour réparations faites à la dite voie avant que l'entente au sujet de cette voie de chargement n'ait eu lieu entre la compagnie de chemin de fer et le plaignant.

4826. Le fait que la compagnie de chemin de fer du Canadian-Northern prenait de la terre pour faire du remblai sur la propriété du plaignant et refusait de la payer; aussi l'état peu satisfaisant d'une clôture, le long de l'emprise de la voie de l'embranchement de Humboldt à Calgary, chemin de fer Canadian-Northern.

4827. Retard de la compagnie du Pacifique à régler des réclamations pour marchandises perdues et livraison tardive de marchandises.

4828. Le fait que la compagnie du Pacifique exigeait dix sous de passage entre Lumsdens-Mills et Témiscamingue, P.Q.

4829. Refus de la compagnie du Canadian-Northern de donner au plaignant un passage de ferme supplémentaire dans le lot 40, concession 9, township de Ross, Ont., et de lui fournir des garde-bestiaux à son passage.

4830. Délai de la compagnie de messageries *Dominion* à transporter une consignation de fourrures de Port-Dover, Ont., à Corry, Penn.

4831. Retard de la compagnie du Pacifique à payer le prix de la terre prise sur son embranchement Weyburn-Lethbridge, dans la section 21, township 6, rang 22, à l'ouest du troisième méridien.

4832. Taux prétendus excessifs imposés sur les consignations de brique de construction artistique et de fantaisie expédiée de certains endroits de la Pensylvanie et de l'Ohio jusqu'à Montréal, P.Q.

4834. Poids minimum peu satisfaisant exigé sur les consignations de wagons de longue distance avec une compagnie de téléphone indépendante, à Riverfield, P.Q.

4834. Poids minimum peu satisfaisant exigé sur les consignations de wagons de pulpe par le tarif n° C.R.C 125, I.C.C. 1040, sur le chemin de fer *Bangor and Aroostook.*

4835. Taux de fret prétendus excessifs exigés sur un wagon de bois expédié de Vancouver, C.-B., à Benton, Alb., sur le Pacifique.

4836. Etat peu satisfaisant des clôtures et des garde-bestiaux, le long du Pacifique, sur une longueur de plusieurs milles, des deux côtés du fleuve Columbia, C.-B.

4837. Hausse prétendue injustifiable dans les taux de factage des bières dans la cité de Winnipeg, Man.

4838. Prétendue surcharge exigée par la compagnie du Canadian-Northern pour le transport d'une écrémeuse de Rivière-au-Chêne à McGee, Sask.

4839. Vaisselle perdue en transit sur le Pacifique entre Armstrong, C.-B., et Hamilton, Ont.

4840. Le fait que la *Hydro-Electric Power Commission* fait passer une ligne de transmission d'un très fort courant au-dessus des voies du chemin de fer *Lake Erie and Northern,* entre Brantford et Paris, Ont., et son refus d'enlever un poteau qui nuit au régalage et à l'égouttement de la voie de la compagnie.

4841. Classification peu satisfaisante des taux canadiens sur l'acajou.

4842. Evaluation peu satisfaisante faite par les évaluateurs du Pacifique des dommages causés aux bestiaux et aux céréales dans le voisinage de Bridesville, C.-B.

4843. Taux prétendus excessifs exigés par le Canadian-Northern pour le transport des bestiaux en moindres quantités que par wagons complets.

4844. Manière d'agir prétendue injuste de la compagnie du Pacifique au sujet de chevaux et de bêtes à cornes tués sur l'emprise de sa voie dans le voisinage de Lower-Nicola, C.-B.

4845. Absence de garde-bestiaux au passage de chemin de fer Canadian-Northern dans le voisinage de Manville, Alb., en hiver.

4846. Taux prétendus excessifs de la compagnie du téléphone Bell pour l'insertion de noms supplémentaires dans son indicateur téléphonique de la cité de Montréal, P.Q.

4847. Refus de la compagnie de chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* d'installer des garde-bestiaux au passage de ferme situé à un mille au nord de Tyee-Siding, C.-B.

4848. Frais excessifs exigés par les compagnies de messageries pour transporter des cadavres dans des bières.

4849. Route peu satisfaisante suivie par un paquet de fourrures expédié *via* la *American Express Company* de Sheddon, Ont., à Corry, Penn.

4850. Refus de la *Canadian Express Co.* de rembourser le plaignant pour des marchandises brisées ou endommagées en transit à partir de Brantford, Ont.

4851. Etat dangereux de la clôture le long du chemin de fer *Central Ontario,* à environ un demi-mille en haut de Glen-Ross, Ont.

4852. Refus de la compagnie du Canadian-Northern de régler des réclamations pour bestiaux tués par des trains sur l'emprise de sa voie dans le voisinage de Prince-Albert, Sask.

4853. Taux de fret exigés sur la soude caustique et les poudres à blanchir, par wagons, sur les chemins de fer canadiens.

4854. Etat peu satisfaisant d'un ponceau le long du chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo,* sur la propriété du plaignant, près de Cowichan, C.-B.

4855. Prétendu passe-droit de la compagnie du Pacifique au sujet des taux de fret sur le grain et les produits de meunerie importés dans le district de Cowichan, C.-B.

4856. Refus de la compagnie du Pacifique de régler une réclamation pour une caisse d'œufs perdue en transit entre Cowichan et Sechelt, C.-B.

4857. Embargo mis par la compagnie de chemin de fer *Galt, Preston and Hespeler* de concert avec la compagnie du Pacifique sur des wagons de marchandises passant par la ligne du Grand-Tronc en destination des voies doubles du chemin de fer *Galt, Preston and Hespeler.*

4858. Refus de la compagnie du Pacifique de régler une réclamation pour dommages provenant du fait qu'un télégramme avait été marqué comme venant de Vancouver, C.-B., tandis qu'il venait d'Arlington, Wash.

4859. Refus de la compagnie du Pacifique de régler une réclamation pour de la volaille morte en transit, de Prince-Albert à Saskatoon, Sask.

4860. Classification peu satisfaisante des lampes tungsten dans les tarifs canadiens.

4861. Refus de la *Dominion Express Company* de régler une réclamation pour des bananes gelées en transit entre Winnipeg et Toulon, Man.

4862. Dommages causés au foin par le feu provenant des locomotives de la compagnie du Canadian-Northern, près de Midale, Sask.

4863. Dommages causés aux pâturages situés près de Hayter, Alb., et causés par les étincelles provenant des locomotives de la compagnie du Pacifique-Canadien.

4864. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de rembourser la différence entre les taux exigés par des entrepreneurs transportant des marchandises et les taux réguliers sur les grains sur des consignations en transport entre Torquay et Fort-William, Ont., et Outram et Fort-William, Ont.

4865. La compagnie du Grand-Tronc augmentant ses taux de garage sur l'embranchement de la ville contrairement aux règlements passés avec le village de Fergus, Ont.

4866. La compagnie du Canadian-Northern exigeant un taux de passage de quatre sous par mille sur le côté canadien des frontières tandis qu'il n'est permis par status de n'exiger que deux sous le mille sur le côté américain.

4867. Insuffisance du service de trains fourni par la compagnie Pacifique-Canadien entre le lac Du Bonnet, Man., et Winnipeg, Man.

4864. Incompétence du plaignant à en arriver à un règlement avec la compagnie du Pacifique-Canadien pour la perte en transit d'un table en chêne entre Sainte-Agathe des Monts, P.Q., et Bromptonville, P.Q.

4869. Délai apporté par la compagnie du Canadian-Northern dans le paiement de vingt charges d'engrais achetées à Delmas, Sask.

4870. Insuffisance du service de trains sur le chemin de fer Kootenay-Valley exploité par la compagnie du Canadian-Northern.

4871. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien à compenser pour une vache tuée sur sa voie près de Coleman, Alb.; l'accident ayant été causé par de mauvaises fosses à bestiaux.

4872. Dommages causés aux récoltes aux environs de Davis, Sask., par le feu propagé par les locomotives du Canadian-Northern.

4873. Absence d'un chef de gare à Elcott, Sask., sur la division Régina-Boundary du chemin de fer Grand-Tronc.

4874. Surchargement des wagons sur l'embranchement du lac Burnaby du système des tramways de la Colombie-Britannique.

4875. Habitude des chemins de fer canadiens à retarder les règlements des réclamations pour des périodes de quatre à huit mois.

4876. Taux de transport excessifs exigés sur les automobiles en transit entre la Colombie-Britannique et l'Ile Vancouver.

4877. Taux d'aiguillage pour raccordement des wagons de charbon à Trenton, Ont., entre le Central-Ontario et le Grand-Tronc.

4878. Classification des taux de transport du Ruberoid, Cronolite, Kaloroid, matériaux pour toit de la Dominion et Eureka, etc.

4879. Prix excessif allégué avoir été exigé sur une consignation de bois de Rydlebank sur le chemin de fer *Northern Ontario and Lake Huron* à la gare de Bruce sur le Pacifique-Canadien.

4880. Méthode non satisfaisante pour le transport des passagers sur des convois mixtes à des centres divisionnaires et qui exigent que les voyageurs traversent les cours et les voies afin de rejoindre leurs voitures.

4881. Refus de la compagnie *Hull Electric Railway* d'accorder une diminution dans les taux entre Aylmer, P.Q., et Ottawa, Ont., à certaines heures du jour.

4882. Plainte exprimant le mécontentement reçu de la compagnie du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western* au sujet d'un système d'égouttement et d'une traverse de ferme à Petit-Pabos, P.Q.

4883. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de pourvoir à un règlement compensateur pour un poulain tué sur la voie de l'embranchement Régina-Colonsay.

4884. Incompétence du plaignant à obtenir une remise à charbon et une voie d'évitement du Canadian-Northern à Calgary, Alberta.

4885. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de considérer une réclamation pour des pommes gelées en transit à Maple-Creek, Sask.

4886. Plainte touchant les taux de transport du lait à Vancouver, C.-B.

4887. Taux de transport prétendus excessifs sur consignation d'un wagon de pourceaux de Mllett, Alb., à Edmonton-Nord, Alb., via le Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et le Grand-Tronc.

4888. Taux de transport de marchandises exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien sur une consignation de machines servant à creuser les puits et venant de Corsicans, Texas, à Strathcona, Alb.

4889. Fonctionnement allégué dangereux des trains dans le voisinage d'Edmonton, Alb., sur le Pacifique-Canadien.

4890. Egouttement défectueux de la propriété de la compagnie du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western,* à Petite-Rivière-Est, P.Q.

4891. Le chevalet de la *Atlantic, Québec and Western Ry. Co.* causant des amas de neige sur la voie publique à Brèche-à-Manon, P.Q.

4892. Manque de clôturage sur l'embranchement de Rosebury du Canadian-Northern dans le voisinage de Sandy-Lake, Man.

4893. Prétendu refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de vendre des sièges dans le wagon-dortoir après 10 h p.m., et refusant toute accommodation dans ces wagons à moins de l'achat d'un lit.

4894. Dommages causés par une étincelle d'une locomotive du Canadian-Northern à Munson, Alb.

4895. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation au sujet du retard apporté au transport d'une consignation venant de Cincinnati, E.-U., à destination de Vancouver, C.-B.

4896. Taux de messageries prétendus excessifs sur des consignations de poissons frais venant de Vancouver, C.-B., à destination de Winnipeg, Alb.

4897. Dommages causés à des tuyaux à vapeur et à eau dans le pensionnat des aveugles de Brantford, Ont., par électrolyse due au fait que les rails de la voie du *Grand Valley* avaient été mal jointes.

4898. Taux de transport allégué excessif et exigé pour un wagon chargé des produits d'un moulin à farine et venant de Lethbridge, Alb., à destination de Crawford-Bay, C.-B., sur la voie du Pacifique-Canadien.

4899. Blocage d'un ponceau sur le Pacifique-Canadien à l'est de Isbester, Ont.

4900. Fermeture projetée de la traverse de la route publique entre les sections 2 et 11, à l'ouest du second méridien, à Invernay, Sask., sur le Canadian-Northern.

4901. Dommages causés par une étincelle venant des locomotives du Canadian-Northern à Birch-Hills, Sask.

4902. La compagnie du Canadian-Northern labourant sur des propriétés privées en vue d'y installer des coupe-feu à Delia, Alb.

4903. Perte de bestiaux à cause d'un incendie allumé par des étincelles provenant des locomotives de la compagnie du Canadian-Northern près de Standard, Alb.

4904. Dommages causés à la propriété par des étincelles provenant des locomotives de la compagnie du Canadian-Northern, près de Hanna, Alberta.

4905. Refus de la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* de fournir une traverse à une approche de propriété privée à Deep-Brook, N.-E.

4906. Taux de messageries prétendus excessifs et exigés pour des colis expédiés de Brandon, Man., via la *Northern Express,* à Londres, Angl.

4907. Manque de clôturage le long de la voie du Michigan-Central à Edy's-Mills, Ont.

4908. Mauvais état de la voie ferrée à la traverse de la voie publique sur la ligne du *Lake Erie and Northern,* entre les concessions 11 et 12, dans le township de Townsend, Ont.

4909. Limites de livraison de messageries trop restreintes dans la ville de Saint-Jérôme, P.Q.

4910. L'abandon d'une traverse de ferme à Foster, P.Q., sur le Pacifique-Canadien.

4911. Mécontentement allégué contre la cité de Fort-William, Ont., dans les taux de transport de marchandises comparés à ceux en vigueur à tous les autres centres de l'ouest du Canada.

4912. Refus de l'agent du Pacifique-Canadien à Rivière-à-l'Aigle, Ont., d'arrêter la deuxième section d'un train pour prendre un voyageur qui désirait y monter.

4913. Mauvais état des routes dans le voisinage immédiat de la station du Canadian-Northern à Ste-Ursule, P.Q.

4914. Etat dangereux du passage du Grand-Tronc à la ligne de VIIe concession, un demi mille à l'ouest de Georgetown, Ont.

4915. Refus du Pacifique-Canadien de construire une rallonge de tronçon pour le service du requérant à Waldo, C.-B.

4916. L'interruption projetée du service quotidien du train de voyageurs et des postes entre Midway et Nelson, C.-B., Pacifique-Canadien.

4917. Tarif sensé excessif imposé par le Michigan-Central sur le transport du maïs.

4918. Ennui provenant de la fumée et du bruit des trains, le long de la rivière, ville de Walkerville, Ont.

4919. Impossibilité pour le requérant d'obtenir un règlement avec le Grand-Tronc pour dommage subis par son mobilier dans le transport entre West Toronto, Ont., et Windsor, Ont.

4920. Retards apportés par le Pacifique-Canadien quant au tracé dans la quarte-section sud-est de la section 21, township 17, rang 7, ouest du IIIe méridien.

4921. Destitution censée injuste d'un cantonnier employé sur l'embranchement de frontière Régina, par le Grand-Tronc-Pacifique.

4922. Absence de clôturage convenable le long du tracé du Pacifique-Canadien dans certaines réserves sauvages; Spuzzum, Boston Bar et North Bend, et les pertes résultantes provenant de la mort de bestiaux, de chevaux, etc.

4923. Retards apportés par le Pacifique-Canadien dans le paiement d'expropriations faites aux fins du tracé près de Marcelin, Sask., dans le quart sud-est de la section 26, township 44, rang 7, ouest du IIIe méridien.

4924. Classification canadienne de transport sur les roues d'engerbeuses.

4925. Refus du Canadian-Northern-Ontario de régler une réclamation pour un cheval tué à Bowmanville, Ont.

4926. Tarif censé excessif imposé par le Pacifique-Canadien sur un transport effectué entre Hughenden, Alta, et Toronto, Ont.

4927. Interruption du service des marchandises et des postes entre Selkirk, Man., et Gimli, Man., embranchement Winnipeg-Beach du Pacifique-Canadien.

4928. Démolition du planchéiage sur un passage de ferme, et creusage d'une rigole profonde de chaque côté de la voie à Bowmanville, Ont., par le Canadian-Northern-Ontario.

4929. Etat du cloturage du Canadian-Northern à Bowmonville, Ont.

4930. Tarif censé excessif imposé par le Pacifique-Canadien et par le réseau Père-Marquette, sur un transport de cotonnades entre Magog, P.Q., et Walkerville, Ont.

4931. Surcharge imposée sur une vagonnée de bois mélangé, voiturée de Fruitvale, C.-B., à Calgary, Alta., par le Pacifique-Canadien.

4932. Refus du Canadian-Northern d'installer un chef de gare à Banning, Ont.

4933. Refus du Boston and Maine d'accorder un tarif réduit sur le transport du bétail inscrit, alors que tous les autres réseaux accordent une réduction de moitié.

4934. Refus du Grand-Tronc-Pacifique d'accorder un emplacement pour une remise à charbon à Keystown, Sask.

4935. Refus de la compagnie de téléphone Byron d'accorder à un abonné la communication avec London, Ont., sur le régime de la *United Telephone Company of Lobo Township, Ont.*

4936. Passage dangereux du réseau Esquimault et Nanaimo sur le chemin de Victoria et Campbell River, au sud de la station de Duncan, C.-B.

4937. Encombrement du passage connu sous le nom de Chemin de gravier, township de Yarmouth, Ont., par les mouvements d'aiguillage du réseau Père-Marquette, contrairement à l'ordonnance 13930 de la Commission.

4938. Dommages subis par le réquérant, domicilié dans le voisinage de Trenton, Ont., provenant de la construction dans sa ferme de la voie du Canadian-Northern-Ontario.

4939. Classification canadienne sur le transport du "Romac", matériel de voirie.

4940. Impossibilité pour le Pacifique-Canadien de fournir un wagon de capacité inférieure à 80,000 livres pour une consignation de blé en chargement de guerre et imposant le tarif de vagonnée pleine.

4941. Négligence du réseau Québec-Montréal-et-Sud de donner un passage de ferme au réquérant à La-Baie, P.Q.

4942. Retard des chemins de fer canadiens à régler les réclamations; retards en expéditions et dommages, etc.

4943. Refus de la compagnie de téléphone Bell de donner communication avec le régime d'une compagnie indépendante rurale dans le township de Hullett, Ont.

4944. Mauvais état des clôtures du Grand-Tronc près d'Argyle, Ont.

4945. Mauvais service de trains et des postes à Neville, Sask., aller et retour, sur l'embranchement sud-est Swift-Current, Pacifique-Canadien.

4946. Coulage en poids dans des expéditions de houille venant de Taber, Lethbridge, Alta., et autres localités de l'Ouest, allant à Weyburn, Sask., et pour lequel le requérant ne peut obtenir compensation.

4947. Absence de facilités pour le chargement du bétail à Landis, Sask., Grand-Tronc-Pacifique.

4948. Refus du Grand-Tronc-Pacifique de compenser la mort d'animaux tués sur le tracé de son embranchement Tofield-Calgary.

4949. Mauvais état de la gare du Pacifique-Canadien à St-Félix de Valois, P.Q.

4950. Etat dangereux de six ou huit passages à niveau du réseau Sydney et Louisbourg, dans la ville de Glace-Bay, N.-E.

4951. Construction par la *Dominion Power and Transmission Company* d'une clôture entre son tracé et le chemin public à Burlington, Ont.; et les incommodités dont souffre le requérant par suite de la construction sur sa propriété des barrières de passage.

4952. Dommages à la propriété provenant de la construction d'un tronçon appartenant au Canadian-Northern, dans le quart sud-est de la section 35, township 50, rang 6, ouest du IVe méridien.

4953. Tarif censé excessif imposé par le réseau *Atlantic, Quebec and Western* sur une caisse de livres expédiée de Midland, Ont., à Newport-Centre, P.Q.

4954. Service de train à Belle-Plaine, Sask., aller et retour, Pacifique-Canadien.

4955. Refus du réseau *Atlantic, Quebec and Western* d'installer une voie de chargement pour la desserte locale à Chandler, P.Q.

4956. Etat dangereux du passage de grand chemin au mille 26.97 du réseau Campbellford, *Lake Ontario and Western,* village de Parham, Ont.

4957. Emplacement projeté d'une voie blanche du Canadian-Northern-Ontario, entre les rues River et Wakefield, Parry-Sound, Ont.

4958. Tarif censé excessif imposé par le Grand-Tronc-Pacifique sur deux vagonnées de bois de corde, entre Buskland, Sask., et Loverna, Sask.

4959. Refus du réseau Père-Marquette d'accepter des consignations de porc à livrer à Buffalo, N.-Y.

4960. Retard du Grand-Tronc à régler une réclamation pour perte de miel en transit, entre Hagersville, Ont., à Morin, Alberta.

4961. Absence d'un passage convenable là où le Canadian-Northern traverse la réserve de chemin entre les section 28 et 29, township 19, rang 22, ouest du 11e méridien, municipalité rurale de Lumsden, Sask.

4962. Passage dangereux du chemin arpenté par le gouvernement provincial sur l'embranchement Alberta Central du Pacifique-Canadien, et allant dans le village de Rochy-Mountain-House, Alberta.

4963. Changement projeté de l'horaire du Canadian-Northern-Ontario pour ses lignes Ironsdale-Bancroft et Ontario-Central.

4964. A l'effet que le pont surpassant le cours d'eau à Kenora, Ont., et appartenant à la *Rat Portage Lumber Co.,* et au Pacifique-Canadien, nuit à la navigation du dit cours d'eau.

4965. Dommage à la propriété, lot 40, concession 9, township de Camden, Ont., provenant du déplacement d'une grosse pierre jetée sur ce terrain pendant la construction du réseau *Campbellford, Lake Ontario and Western* à cet endroit.

4966. Tarif excessif imposé par le Pacifique-Canadien pour le service d'aiguillage à Redcliff, Alberta.

4967. Exigence d'un excédant de bagage sur les bagages des commis voyageurs transportés d'un point à un autre, par le *Quebec and Oriental Railway.*

4968. Danger et insuffisance du passage de grand chemin du Canadian-Northern dans la municipalité de Whitehead, Man.

4969. Modification projetée du supplément 26 du tarif 2866 touchant l'aiguillage du Grand-Tronc-Pacifique à North Edmonton, Alberta.

4970. Voyageurs se tenant debout dans les voitures et sur les marchepieds de ces voitures dans le trajet Niagara Gorge du réseau Niagara Gorge.

4971. Refus du réseau Toronto, Hamilton et Buffalo de prendre du lait ou des messageries sur le train du matin soit à Ste-Anne ou Smithville, Ont.

4972. Refus du Pacifique-Canadien d'accorder compensation pour les bâtiments qui sont en danger de destruction par le feu à cause de leur rapprochement de l'embranchement Moosejaw-Lacombe, près d'Ethmuir, Sask.

4973. Retard du Canadian-Northern à régler son tracé dans le quart nord-est de la section 32, township 26, rang 13, ouest du 3e méridien, dans le voisinage de Forgan, Sask.

4974. Absence de drainage convenable sur le tracé du Canadian-Northern au chemin qui se trouve immédiatement au sud-est de la station d'Innisfree, Alberta.

4975. Service trainier et raccordements avec le Pacifique-Canadien, à Sudbury, Ontario.

4976. Surchargement des wagons du Great-Northern dans les trains de fin de semaine; aussi touchant l'enfermement des voyageurs dans les wagons à leur arrivée à destination.

4977. Classification canadienne de transport pour les sels de Glauber et le sel de soude.

4978. Mode actuel de calculer les frais d'emmagasinage pour les colis de long parcours.

4979. Construction par la *Hydro-Electric Power Commission* de l'Ontario d'une ligne de transmission surpassant la section du Pacifique-Canadien à Menoset, Ont.

4980. Etat mauvais de l'accès au passage du réseau Calgary-Edmonton dans la municipalité rurale de Mountain-View, Manitoba.

4981. Tarif excessif imposé par le Pacifique-Canadien sur une vagonnée de bêtes à cornes expédiée de Calgary, Alta., à Grand-Forks, C.-B., et négligence de la compagnie à abreuver le bétail conformément à la loi des vingt-quatre heures.

4982. Etat dangereux du passage de grand chemin du Grand-Tronc, à un mille et quart à l'est de Burlington-Junction, Ontario.

4983. Mauvais service de train sur l'embranchement Vègreville du Canadian-Northern, et retard dans le transport des consignations de crème à Edmonton, Alta., à cause de ce service défectueux.

4984. Imposition par le Grand-Tronc-Pacifique d'un tarif fixe entre Régina, Sask., et Lebret, Sask., y compris un honoraire d'entrée de vingt-cinq cents aux terrains d'amusement de Lebret, Sask., lors d'une excursion organisée par la *Carmichœl Sunday School.*

4985. Injustice supposée de la *Canadian-Express Co.,* dans la livraison des colis à Lakefield, Ontario.

4986. Mauvais état d'un ponceau du Pacifique-Canadien, qui nuit à l'utilisation d'un passage souterrain dans le township de Pickering, Ont.

4987. Emplacement des feux de signaux et autres feux du réseau Père-Marquette, et obstructions qui interceptent la vue de ces feux à l'ouest de St-Thomas, Ont.

4988. Bétail tué sur le tracé du Pacifique-Canadien, bras nord de la rivière La-Marmite, au nord de Grand-Forks, C.-B.

4989. Insuffisance du quai de chargement à Boissevain, Manitoba.

4990. Mauvais emplacement de la station du Canadian-Northern à Ethelbert, Manitoba.

4991. Refus du Pacifique-Canadien de régler une réclamation touchant du bacon et du jambon volés dans la halle aux marchandises de Mara, C.-B.

4992. Absence d'un clôturage convenable autour d'un puits de ballast, ligne du Pacifique-Canadien, sur la propriété du requérant, près de Hughenden, Alta.

4995. Interruption par les réseaux Quebec-Central et Boston and Maine du service de pullman entre Sherbrooke, P.Q., et Boston, Mass., pendant l'été.

4996. Emplacement projeté de la station du Canadian-Northern, près de Stonefield, P.Q., et absence d'un chemin si la station est construite à l'endroit indiqué.

4997. Augmentation, par la *Eastern Canada Passenger Association,* du nombre minimum de voyageurs auxquels le tarif réduit peut être accordé lors des conventions, assemblées représentatives, etc.

4998. Tarif censé excessif imposé sur le bagage de colons expédié de Pierson, Man., à Langham, Sask., par le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern.

4999. Absence de facilités de station pour chargement ou déchargement des bagages ou des marchandises à la station de Glasnevin, Sask., embranchement Weyburn-Lethbridge du Pacifique-Canadien.

5000. Augmentation du tarif de la cie des téléphones Bell à Montréal, P.Q., sur base militaire du fil au lieu de la distance réelle entre les divers points.

5001. Diversion projetée du creek Mill, Galt, Ont., tel qu'indiquée sur les plans du réseau *Lake Erie and Northern,* à la suite d'un projet de révision du tracé à travers Galt, Ont.

5002. Tarif censé injuste par le Canadian-Northern à Toronto touchant les consignations de houille déviées sur divers points du réseau.

5003. Remplissage par le Pacifique-Canadien d'une rigole à ciel ouvert qui égouttait l'arrière-ferme du requérant dans le township de Trafalgar, Ont., aussi placement de gravier sur le passage à niveau de l'endroit.

5004. Refus du réseau Irondale-Bancroft-and-Ottawa de placer un passage de ferme sur la ligne près de Harcourt, Ont.

5005. Absence de clôturage convenable le long du Grand-Tronc, à London, Ont.

5006. Insuffisance des ponceaux de l'embranchement Morinville du Canadian-Northern pour égoutter l'eau de la région environnant St-Albert, Alta.

5007. Insuffisance et trop grande élévation des ponceaux du réseau Edmonton, Dunvegan and British-Columbia, pour l'égouttage des eaux du district environnant St-Albert, Alta.

5008. Absence de latrines et de facilités pour la manutention des marchandises à Fruitvale-Station, C.-B., sur le Great-Northern.

5009. Refus du Pacifique-Canadien de régler les réclamations pour marchandises perdues en transit entre Kinley, Sask., et Rockhaven, Sask.

5010. Traitement dissatisfaisant du requérant par le Pacifique-Canadien, touchant la vente de terrain en vue du tracé dans le quart sud-est de la section 20, township 34, rang 2, ouest du IVe méridien, près de Wilhelmina, Alta.

5011. Etat du terrassement du Grand-Tronc entre Parry-Sound et Depot-Harbor, Ont.

5012. Surestarie censée excessive imposée par le Pacifique-Canadien sur un wagon retenu à Vancouver, C.-B.

5013. Augmentation par la compagnie des téléphones Bell, à Montréal, des tarifs sur base de la distance entre l'abonné et la distribution.

5014. Mauvais état du clôturage le long du tracé du Grand-Tronc à Maple-Lake, Ont.

5015. Tarif des marchandises sur le réseau Vancouver, Victoria and Eastern, entre Fernridge, C.-B., et Sumas, Washington.

5016. Absence de bon égouttage au creek qui traverse le Pacifique-Canadien à Amyot, Ont.

5017. Un contrôleur du Pacifique-Canadien ayant exigé un passage supplémentaire au requérant, entre Toronto et London, Ont., sur présentation d'un billet donnant passage de Neudorf, Sask., à London, Ont.

5018. Injustice supposée manifestée contre la ville de Saskatoon, Sask., et en faveur de Battleford, Sask., sur l'embranchement Loverna du Grand-Tronc-Pacifique.

5019. Mauvais service postal de train à Redcliffe, Alta., aller et retour, sur le Pacifique-Canadien.

5020. Refus du Canadian-Northern de placer un passage sur sa voie, à Hale, C.-B., pour le chemin national en construction entre Grand-Forks, C.-B., et Phœnix, C.-B.

5021. Tarif imposé par compagnie des téléphones Bell pour jonction avec sa ligne et la ligne de téléphones South-Drummond, à Perth, Ont.

5022. Passage dangereux à Dorval, P.Q., sur les voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

5023. Mauvais état des passages du Pacifique-Canadien dans la municipalité rurale de Cory, Sask.

5024. Etat des passages du Canadian-Northern dans la municipalité rurale No. 344 de Cory, Sask.

5025. Surcharge censée excessive imposée par le Pacifique-Canadien sur une consignation d'avoine, d'Irracana à Calgary, Alta.

5026. Refus du Pacifique-Canadien de recevoir une réclamation en remboursement d'une surcharge sur une consignation de bois, entre South-Wellington, C.-B., et Merritt, C.-B.

5027. Mauvaises facilités fournies par la Canadian-Express Co. pour l'expédition des fruits périssables venant de Jordon, Ont.

5028. Etat dangereux des passages de grand'route sur la ligne du Pacifique-Canadien entre Sagwa et Saint-Jean, N.-B.

5029. Refus du Canadian-Northern de placer un passage de grand chemin sur la voie d'évitement à l'est de la gare de Pelly, Sask.

5030. Tarif des voyageurs imposé par le Pacifique-Canadien, entre Saint-Gabriel de Brandon, P.Q., et Joliette, P.Q.

5031. Passage dangereux à niveau du Pacifique-Canadien à la coupe Westfield, entre Westfield, N.-B., et Hillandale, N.-B.

5032. Passage dangereux à niveau du Pacifique-Canadien à Martinon-Station, N.-B.

5033. Passage dangereux à niveau du Pacifique-Canadien à Ketepec, N.-B.

5034. Passage dangereux à niveau du Pacifique-Canadien entre Ketepec et Acamac, N.-B.

5035. Le Grand-Tronc changeant le nom de Stanfold-Station, P.Q., en celui de Princeville, P.Q.

5036. Retards du Pacifique-Canadien à rembourser une surcharge de passage dans un voyage entre Woodlawn-Station, sur le Michigan-Central, et Montréal, P.Q., via Smith's-Falls, Ont., avec arrêt à Chesterville, Ont.

5037. Le Grand-Tronc ayant livré des consignations de ciment en vagonnées aux bateaux de la *Northern Navigation* à Owen-Sound, sans imposer les frais de quaiage.

5038. Le Pacifique-Canadien imposant un tarif d'interaiguillage à une maison de Vancouver sur des vagons aiguillés aux élévateurs pour emmagasinage, mais non consignés aux requérants.

5039. Refus du Grand-Tronc de recevoir une réclamation en recouvrement d'une batterie multiple Columbia qui avait été détruite en transit entre Cleveland, Ohio, et Blanford, N.-E.

5040. La cie de téléphone Bell de Montréal, imposant un tarif commercial à un appareil installé dans une habitation de Notre-Dame-de-Grâce, P.Q.

5041. Expropriation par le Grand-Tronc-Pacifique d'une langue de terre de quatre cents pieds de largeur à travers un homestead dans le quart nord-ouest de la section 14, township 53, ouest du Ve méridien, près de Gainford, Alta.

5042. Refus de la cie de téléphone Bell d'installer un appareil sur la propriété du requérant dans la ville de Montréal, P.Q.

5043. Mauvais service de la Canadian-Northern-Express Co. entre Bancroft, Ont., et Toronto, Ont.

5044. Vente par l'agent du Pacifique-Canadien, d'un billet pour Sturgeon-Falls, Ont., et indication au voyageur, d'un train qui n'était pas sensé arrêter à cet endroit, bien que le voyageur eut découvert en descendant à North-Bay que son train n'arrêtait pas à Sturgeon-Falls pour les postes.

5045. Mauvaises facilités de transport pour les expéditions de fruit entre Oakville, Montréal, Ottawa et autres localités de l'est.

5046. Impositions par le Pacifique-Canadien d'un tarif d'emplacement de $2 (deux dollars) pour placer des consignations d'huile et autres produits sur une voie industrielle privée à St-Stephen, N.-B.

5047. Retard dans le transport de bêtes à corne sur le Pacifique-Canadien, entre Ponoka, Alberta; et Kerrobert, Sask.

5048. Refus du Pacifique-Canadien de rembourser une surcharge sur une consignation d'effets mobiliers de Spokane, Washington, à Régina, Sask.

5049. Tarif de transport du Canadian-Northern sur les instruments aratoires entre Régina et Mazenod, Sask.

5050. Frais de transport exigés par la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern pour envois de charbon d'Ottawa, Ont., à Richmond, Ont.

5051. Traverse dangereuse de chemin de fer à un mille et demi au sud de Smith's-Falls sur la voie du Pacifique-Canadien à la grande route connue sous le nom de Elmsley Crossing.

5052. Service défectueux de messagerie pour le transport des fruits entre le district de Niagara et Montréal, Qué.

5053. Encombrement sur les trains de la *Montreal and Southern Counties Railway* entre Montréal et Marieville, P.Q.

5054. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien, pour ne pas avoir construit de gare à Brightmore, Sask., bien que le terrain ait été acheté dans ce but.

5055. Absence de garde-bestiaux suffisants le long des voies de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien dans la province de l'Alberta.

5056. Contre la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern pour avoir obstrué une traverse à Dummer, Sask., en construisant un élévateur à cet endroit.

5057. Prix prétendu excessif exigé par l'*American Express Company* pour le transport de fruits de Fenwick, Ont., à Toronto, Ont.

5058. Etat dangereux des croisements de la grande route avec la voie ferrée de la compagnie Canadian-Northern dans la municipalité de Whitehead, Man.

5059. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour prétendue surcharge sur l'envoie de chevaux de Seaforth, Ont., au Sault-Ste-Marie, Ont.

5060. Contre la compagnie de chemin de fer *Michigan Central* pour avoir fixé un taux de transport sur des envois de charbon à Windsor, Ont., destinés à Détroit, Mich., et provenant d'endroits de la Pensylvanie.

5061. Mauvais état des clôtures le long de la voie de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern dans la municipalité de Minitonas, Man.

5062. Service défectueux des trains de la compagnie du Grand-Tronc entre Ste-Marie, Ont., et Sarnia, Ont.

5063. Manière défectueuse avec laquelle le capitaine du vapeur "Bonnington", de la compagnie du Pacifique-Canadien manipule les marchandises qu'il a sous sa surveillance sur les lacs La-Flèche, Colombie-Britannique.

5064. Taux de transport du bois exigé par la compagnie de chemin de fer Intercolonial.

5065. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir enlevé une voie de chargement que les prédécesseurs d'une maison de Winnipeg avaient fait poser et pour laquelle ils ont payé quatre cents dollars.

5066. Clôtures insuffisantes le long de la voie ferrée de la compagnie Canadian-Northern dans les environs d'Altamont, Manitoba.

5067. Clôturage le long de la voie du Pacifique-Canadien entre Yahk et Kingsgate, Colombie-Britannique.

5068. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour ne pas avoir construit une plateforme de chargement à Gilroy, Saskatchewan.

5069. Taux exigés par la compagnie Canadian-Northern pour le transport d'un envoi de meubles de Doland, E.-U., à Battleford, Saskatchewan.

5070. Taux exigés pour le transport d'un bain expédié de Walkerville, Ontario, à Junkins, Alta.

5071. Contre la compagnie du Great-Northern, pour avoir payé au client le prix coûtant sur des bardeaux perdus en transit au lieu du prix de vente.

5072. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir fermé une traverse publique à l'Ile Cadieux dans la paroisse de Saint-Michel de Vaudreuil, Québec.

5073. Prétendue préférence indue de la compagnie du Grand-Tronc à l'effet d'accorder un rabais sur les wagons chargés sur des voies de garage particulières à Collingwood, Ontario.

5074. Formation bruyante des trains de la compagnie Canadian-Northern dans les environs du temple méthodiste à Yarker, Ontario, le dimanche.

5075. Contre la compagnie Canadian-Northern pour avoir refusé de fournir une traverse sur une ferme située entre Mikado, Saskatchewan, et Veregin, Saskatchewan.

5076. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de rembourser le plaignant pour bétail tué sur l'emplacement de la voie près de Colonsay, Sask., bien que la barrière de la traverse fut en mauvais ordre.

5077. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien, pour avoir exigé un taux plus élevé que le taux fixé sur un envoi d'acier de Pittsburg, E.-U., à St-Stephens, N.-B.

5078. Retard dans les envois destinés à Corunna, Ont., par la compagnie de chemin de fer Père Marquette, et mauvais état de la gare à cet endroit.

5079. Contre la compagnie de messagerie *Dominion*, à Bowmanville, Ont., pour avoir refusé d'accepter un paquet destiné à Wellington, Ont., par la compagnie Canadian-Northern.

5080. Dommage causé par étincelles jaillies d'une locomotive de la compagnie du Pacifique-Canadien, à Herschel, Sask.

5081. Contre la compagnie Canadian-Northern, pour avoir refusé de permettre la construction d'un égout sous ses voies à Trenton, Ont.

5082. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de rembourser les frais de surestarie qui s'étaient accrus sur un wagon de charbon destiné à Cannington, Ont.

5083. Danger du passage à niveau situé entre Stisted, Ont., et Stephenson, Ont., division septentrionale de la compagnie du Grand-Tronc.

5084. Refus d'une compagnie de chemin de fer d'accorder un taux réduit pour le retour d'un châssis d'automobile refusé à destination.

5085. Mauvais service de la compagnie du Pacifique-Canadien dans la manipulation des fruits en Colombie-Britannique.

5086. Contre une clôture de la compagnie du Pacifique-Canadien, à Readlyn, Sask., qui empêche les citoyens d'avoir accès à l'élévateur.

5087. Absence d'une traverse convenable de la voie ferrée de la compagnie Canadian-Northern à Prince, Sask.

5088. Prétendue inexactitude dans le poids d'un envoi de lin et de blé mêlé expédié d'Avonhurst, Sask., à Port-Arthur, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5089. Taux excessifs fixés par la compagnie du Pacifique-Canadien sur un billet de Winnipeg, Man., à Leipzig, Sask.

5090. Coups de sifflets, sans nécessité, des locomotives dans les limites de la ville de Port-Hope, Ont.

5091. Faciliter l'écoulement des eaux sur la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dans les environs de Brechin, C.-B.

5092. Absence de garde-bestiaux le long de la voie du Pacifique-Canadien à la gare d'Ensign, Alta.

5093. Taux d'aiguillage jugés excessifs exigés par la compagnie de chemin de fer Père-Marquette sur des envois de gravier à la jonction McGregor, Ont.

5094. Refus d'un agent de jour à Sherbrooke, Qué., de vendre à un voyageur un billet d'excursion jusqu'à Magog, Qué., le voyageur ayant été obligé de payer le plein montant du passage.

Drainage défectueux le long de l'emplacement de la voie de la *Quebec Oriental* Railway dans les environs de Carleton, Qué.

5096. Marchandises perdues alors qu'elles étaient en transit sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de Pontiac, Mich., à Erie, Pen.

5097. Insuffisance des cours à bestiaux à Botha, Alta., sur le Pacifique-Canadien.

5098. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien, pour avoir ordonné à des locataires d'évacuer des logements loués à Regina, Sask., et requête auprès de la Commission à l'effet d'enquêter sur la cause d'envoi d'un tel avis.

5099. Etat de la traverse de ferme au lot 3, concession 8, township de Montague, Ont., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

5100. Contre la *Dominion Atlantic Railway Company* qui emploie des ingénieurs mécaniciens n'ayant pas subi les examens sur les règlements généraux et sur le fonctionnement des trains.

5101. Absence d'une gare et d'un abri convenables à l'usage des voyageurs et des marchandises à Prince, Sask., sur la voie du Canadian-Northern.

5012. Négligence de la compagnie Canadian-Northern de rendre sûr le chemin conduisant à son puits de ballast dans la municipalité rurale de Pleasant-Valley, Sask.

5103. Absence de traverse convenable du chemin conduisant aux élévateurs, à Prince, Sask., sur la voie ferrée du Canadian-Northern.

5104. Taux imposés sur wagons chargés de poteaux expédiés de Revelstoke, C.-B., aux endroits situés dans les prairies.

5105. Hauteur des fils télégraphiques qui se trouvent immédiatement à l'est des cours de la compagnie du Pacifique-Canadien à Malakwa, C.-B.

5106. L'argile du terrassement de la voie ferrée du Canadian-Northern causant des dommages au lot 4, township de Scarboro, Ont.

5107. Danger que présente la traverse située entre les lots 10 et 11, concession 8, township de Gwillimbury, Ont.

5108. Taux sur les marchandises exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour l'envoi d'effets de colons de Bowden, Alta., à Sibbald, Alta., et d'Innisfail à Sibbald, *via* Camrose, Alta.

5109. Discontinuation de l'excursion du samedi à Picton, Ont., par le chemin de fer Canadian-Northern.

5110. Raccordements du Pacifique-Canadien au lac Sharbot, Ont.

5111. Abolition des convois quotidiens 11 et 512 de la compagnie du Pacifique-Canadien entre Lethbridge et Medicine Hat, Alta.

5112. Difficultés dans l'envoi du lait et autres produits à Bar River, Ont., sur le Pacifique-Canadien.

5113. Etat de la clôture le long de la *Northern and Erie Railway.*

5114. Refus de l'agent de la compagnie du Pacifique-Canadien à High River, Alta., de vendre au plaignant un billet aller et retour de High River à Calgary, Alta.

5115. Renvoi des employés de l'agent à Iroquois, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

5116. Prétendue préférence indue de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien au sujet des taux de la mouture en transit des grains séchés.

5117. Frais de douane de une piastre et vingt cents exigés par les chemins de fer à Détroit, Mich., pour des wagons chargés de bois provenant de Callander, Ont.

5118. Contre la compagnie Canadian-Northern faisant le service de Maidstone, Sask., dont les horaires mentionnent les trains comme étant "quotidiens" alors qu'ils ne circulent que trois fois par semaine.

5119. Refus de la *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company* de régler une réclamation pour un jeune bœuf tué sur la voie ferrée qui, au moment de l'accident, n'était pas pourvue de garde-bestiaux.

5120. Augmentation du taux de transport de la brique telle que contenue dans le tarif conjoint de la compagnie du Grand-Tronc, C. C. Chemin de fer, n° E. 2552.

5121. Refus des compagnies de messagerie du Canada de transporter des putois vivants dans leurs wagons.

5122. Hausse projetée par les compagnies de chemin de fer du tarif sur le poids minimum de la farine et des produits de meunerie transportés au wagon.

5123. Hausse projetée par la compagnie du Pacifique-Canadien du tarif sur le poids minimum des produits de meunerie transportés au wagon.

5124. Négligence de la compagnie du Grand-Tronc de fixer une date permettant aux fermiers de Brant de faire leur excursion à la ferme expérimentale de Guelph, Ont.

5125. Taux prétendus excessifs exigés pour le transport d'un envoi de livres d'Angleterre à Marmora, Ont.

5126. Contre la compagnie Canadian-Northern qui nuit au commerce de bois et de pulpe dans le township de Chisholm, Ont., en n'ouvrant pas ses voies au trafic dans ledit township.

5127. Contre le contremaître de la compagnie de chemin de fer Père Marquette à Saint-Thomas, Ont., qui se permet de conduire des locomotives sur la voie principale et dans la cour bien qu'il n'ait pas subi les examens nécessaires; aussi, mauvais état des signaux et des lumières à l'ouest de Saint-Thomas, Ont., sur la voie de la compagnie Père Marquette.

5128. Courant électrique passant dans les voies de la *Niagara, St-Catharines and Toronto Railway Company*, au croisement de la voie entre Sainte-Catherine, Ont., et Niagara-sur-Lac, l'énergie électrique étant suffisante pour renverser les chevaux qui traversent en cet endroit.

5129. Garde-feux défectueux le long de la voie du Grand-Tronc-Pacifique, embranchement de la frontière de Regina, dans les environs d'Alameda, Sask.

5130. Taux exigé pour le transport des pois d'Essex, Ont., à Shaunavon, Sask.

5131. Refus de la compagnie de messageries Canadian-Northern de régler une réclamation pour des œufs perdus en transit entre Béthune, Sask., et Régina, Sask.

5132. Dommages à la propriété à Alexander, Man., causés par le feu échappé des locomotives de la compagnie du Pacifique-Canadien et refus de la dite compagnie d'accorder une compensation pour le terrain rendu inutile par le labourage des garde-feux.

5133. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour dommage causé à un envoi de bestiaux par le retard en transit, le mauvais fourrage et la mauvaise eau, quand ces bestiaux ont été expédiés d'Ontario à Irricana, Alta.

5134. Frais de transport sur un wagon contenant les effets de colons expédiés par le Grand-Tronc-Pacifique d'Edmonton, Alta., à Westlock, Alta.

5135. Service des trains de la compagnie Canadian-Northern de Parry-Sound, Ont., en allant vers le nord.

5136. Contre la compagnie de chemin de fer Père-Marquette dont les trains bloquent la traverse de la grande route immédiatement à l'est de la gare de Ruthven, Ont.

5137. La compagnie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean discontinuant le service direct de trains entre La-Tuque, P.Q., et la jonction de Rivière-à-Pierre, P.Q.

5138. Frais prétendus excessifs exigés par l'*Atlantic, Quebec and Western Railway Company* et la *Quebec Oriental Railway,* pour le transport d'une machine et de ses parties, de Grande-Rivière, P.Q., à Saint-Hyacinthe, P.Q.

5139. Garde-bestiaux défectueux en usage par la compagnie Canadian-Northern dans la municipalité rurale de Rivière-Carotte, Sask.

5140. Absence d'une bonne clôture le long de la voie du Pacifique-Canadien dans les environs de Bawlf, Alta.

5141. Refus de la compagnie de chemin de fer Michigan-Central d'accorder un connaissement d'entier parcours sur des envois d'oignons ou de fournir un pointeur alors que ces oignons étaient expédiés par wagons remplis.

5142. Drainage insuffisant le long de la voie de la *Caraquet and Gulf Shore Railway,* près de Janeville, N.-B.

5143. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien, pour avoir négligé de régler une réclamation pour dommages causés à la propriété par le feu échappé de ses locomotives à Champlain, P.Q.

5144. Traverse dangereuse de la voie ferrée du Pacifique-Canadien à Dixie, Ont.

5145. Mauvais service de première classe fourni par la compagnie du Grand-Tronc.

5146. Garde-feux défectueux le long de la voie ferrée du Canadian-Northern dans les environs de Benton, Alta.

5147. Taux exigé par la compagnie Canadian-Northern pour service en wagons-salons comparé avec le taux pour service de wagons-lits de Régina, Sask., à Prince-Albert, Sask.

5148. Le train n° 28 de la compagnie du Grand-Tronc n'arrêtant pas à Baden, Ont.

5149. Refus de la compagnie de téléphone Bell de mettre dans l'indicateur le nom d'un souscripteur avec adresse dans un hôtel de Montréal, P.Q.

5150. Taux prétendus excessifs pour le transport d'envois de ciment de Hull, P.Q., à Massey, Ont., comparés avec les taux exigés de Sault-Sainte-Marie, Ont., à Massey, Ont.

5151. Temps alloué par les compagnies de chemins de fer pour le déchargement des céréales des wagons.

5152. Contre la compagnie Canadienne de messagerie, pour avoir exigé une surcharge sur un envoi de raisins de Beamsville, Ont., à Cardinal, Ont.

5153. Dangereux état du pont au-dessus de la voie de l'ancienne compagnie de chemin de fer Carillon et Grenville dans le township de Chatham, P.Q.

5154. Les tramways de la *Brantford and Hamilton Electric Railway* n'arrêtant pas assez longtemps pour permettre aux voyageurs de monter dans les voitures.

5155. Refus de la compagnie de téléphone Bell de rembourser les frais de souscription d'un trimestre alors que le bureau du souscripteur était demeuré fermé durant ce laps de temps.

5156. Contre la *Kettle Valley Railway Company,* pour avoir déblayé l'emplacement de sa voie et avoir laissé des débris et du bois sur les propriétés adjacentes alors que le propriétaire doit encourir des frais pour débarrasser son terrain et que ce bois et ces débris sont un danger pour le feu.

5157. Tarif n° 85 sur marchandises générales de l'*Algoma Eastern Railway Company* de connivence avec la *Northern Navigation Company* et la *Dominion Transportation Company, Limited,* concernant le trafic entre Collingwood, Owen-Sound, Sudbury et les stations intermédiaires.

5158. Projet de la compagnie du Pacifique-Canadien de remplacer son service quotidien de trains entre Rossland et Trail, C.-B., par un service trihebdomadaire.

5159. Service défectueux de bateau fourni par la *Huntsville and Lake of Bays Navigation Company.*

5160. Inconvénient causé au public voyageur par le fait que les compagnies de chemins de fer négligent d'annoncer, quelque temps à l'avance, leurs changements d'horaires.

5161. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour frais encourus à cause de la non livraison d'un envoi de meubles expédiés de Birmingham, Alta., à Winnipeg, Man.

5162. Taux exigé pour le transport d'un envoi de pommes, par voie lacustre et voie ferrée, de Ayr, Ont., à Strathclair, Man.

5163. Taux de la compagnie de messagerie Canadian-Northern pour le transport de volaille préparée, d'Enterprise, Ont., à Montréal, P.Q.

5164. Taux exigés pour le transport du papier de Jonquière, P.Q., à Winnipeg, Man., et aussi mauvais état des bateaux de la *Canada Steamship Lines,* d'où dommages causés au papier une fois rendu à destination.

5165. Le pont situé vis-à-vis le lot 13, concession 8, township d'Eldon, Ont., et appartenant à la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* dont l'espace entre les piliers principaux n'est pas suffisant pour permettre un drainage convenable des terrains avoisinants.

5166. Frais exigés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport de six chevaux de Fredericton, N.-B., à Allanburg, Ont., comparés avec les taux de transport du chemin de fer Intercolonial.

5167. Contre la compagnie de chemin de fer du Great-Northern qui proscrit une réclamation parce que l'avis de dommage causé à l'envoi de marchandises n'a pas été reçu dans le laps de temps spécifié après réception des marchandises.

5168. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien dont le tarif W. 3248 pourvoit un taux par mille sur le grain expédié par chargement de wagon en deçà d'une étendue spécifiée le dit taux ne pouvant être obtenu sauf en faveur de certains consignataires.

5169. Refus de la compagnie de messageries Dominion d'accepter que les wagons-glacières de la *Great-Northern and Northern Pacific,* en chargement à Selkirk, Man., soient transportés par convoi de marchandises à Winnipeg, Man., et retour, la dite compagnie de messageries Dominion réclamant le droit de régler son équipement sur la ligne du Sault quand la destination est Chicago, Ill.

5170. Tarifs de chemin de fer démontrant que le taux du transport du foin à Winnipeg, Man., est plus élevé que celui qu'on exporte de Winnipeg, Man., ce qui augmente le coût du marché au foin pour les fermiers à cet endroit.

5171. Le classement n° 16 des marchandises canadiennes qui déclare que les envois de whisky doivent être effectués en barriques seulement ou en caisses seulement de manière à obtenir les taux minimum, par chargement de wagons, dans chaque cas.

5172. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour une vache tuée sur la voie ferrée, accident dû à l'absence de garde-bestiaux convenables à Bissett-Creek, Ont.

5173. Prétendue préférence indue de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien dans la manière de facturer le poids des enveloppes dont on se sert pour le transport des clous en fil de fer.

5174. Taux exigé pour le transport de l'argile à porcelaine de Maberdeau, P.Q., aux autres endroits du Canada.

5175. Refus d'un fermier de Harte, Man., de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de labourer des garde-feux.

5176. Refus d'un fermier de Brookdale, Man., de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de labourer des garde-feux.

5177. La *Edmonton, Dunvegan and British Railway Company,* pour avoir retardé à produire le plan de l'emplacement de sa voie à travers la moitié ouest de la section 32, township 59, rang 26, à l'ouest du quatrième méridien, retardant ainsi le transport d'un titre de ce terrain au plaignant.

5178. Service défectueux des convois de la compagnie Canadian-Northern de Dalmeny à Laird, Sask.

5179. Refus de la *Hamilton, Grimbsy and Beamsville Railway Company* de rembourser le plaignant pour des marchandises brisées en transit d'Agincourt à Beamsville, Ont.

5180. Taux exigés par la compagnie du Grand-Tronc et *Quebec, Montreal and Southern* pour le transport du granit taillé.

5181. Service et fonctionnement des trains par des hommes non qualifiés sur le chemin de fer Canadian-Northern, de Kamloops, C.-B., au millage 121.

5182. Nivellement du passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le village de Sainte-Thérèse, P.Q.

5183. L'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien étant trop prêt du chemin public dans la municipalité de Saint-François-Xavier, P.Q.

5184. Danger qu'offre la circulation des trains sur le chemin de fer Père-Marquette entre Port-Stanley, Saint-Thomas et London, Ont.

5185. Refus de la compagnie du Grand-Tronc de modifier ses règlements ayant trait à la réexpédition et à la diversion des envois de bananes de manière à accorder aux expéditeurs des États-Unis les mêmes privilèges que ceux dont jouissent les expéditeurs de fruits citrins de Californie.

5186. Contre la compagnie Canadian-Northern pour avoir enlevé le téléphone dans la gare de Grandview, Man.

5187. Négligence de la compagnie Canadian-Northern à réparer le chemin croisant la voie ferrée et conduisant aux élévateurs de Beadle dans la municipalité rurale de Kindersley, Sask.

5188. Traitement reçu de la compagnie Canadian-Northern concernant l'achat du droit de passage sur son embranchement Saskatoon-Calgary et réclamation pour dommages par suite de clôtures défectueuses près de Munson, Alta.

5189. Absence de clôture convenable le long de la voie du Canadian-Northern à Delta, Ont.

5190. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir élevé une clôture vis-à-vis la propriété du plaignant à Hartley, Ont., sur l'embranchement de Port-McNicoll.

5191. Impuissance du plaignant à obtenir le règlement d'une réclamation pour pertes et dommages causés à un envoi de chevaux de Dutton, Ont., à Watrous, Sask., par les chemins de fer Père-Marquette, Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique.

5192. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir bloqué le passage des fils de transmission de la *City Light and Power Department*, ville de Winnipeg, Man., au lot 58, paroisse de Kildonan, Man.

5193. Taux de transport du charbon tels que spécifiés dans le nouveau tarif n° 2.2899, C.C. Chemin de fer, n° E. 2870 de la compagnie du Pacifique-Canadien.

5194. Dangereux état du passage à niveau du chemin de fer de Kingston, près de West Hill, Ont., au croisement des voies du Grand-Tronc avec celles qui sillonnent York.

5195. Service des trains de la *Quebec Oriental Railway Company* dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé, P.Q.

5196. Contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui refuse de régler une réclamation pour objets perdus dans un envoi consigné à Delburne, Alta.

5197. Service des trains de la compagnie Canadian-Northern entre Notre-Dame-des-Anges et la Jonction Garneau, Qué.

5198. Contre la *Halifax and Southwestern Railway Company* pour avoir fermé la gare d'Argyle, N.-E.

5199. Projet de la compagnie du Grand-Tronc de changer le terrassement de sa voie dans la ville de Campbellford, Ont., à l'endroit où la voie ferrée traverse le canal de Trent.

5200. Protêt contre la décision du *Canadian Car Service Bureau* concernant une réclamation pour le remboursement de frais de surestarie sur un wagon chargé de briques retardé à Mile End, P.Q.

5201. Gare et quai de la compagnie Canadian-Northern à Bois-Blanc dans la paroisse de Sainte-Justine, P.Q.

5202. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir enlevé des planches d'une traverse à Beaver, C.-B.

5203. Contre la compagnie Canadian-Northern pour avoir construit un ponceau et un fossé de manière à diriger l'eau vers le centre d'une ferme à Stonefield, Qué.

5204. Nouvel horaire de *Canadian Northern Ontario Railway Company* comprenant le service des trains à Deseronto, Ont., aller et retour.

5205. Contre la compagnie Canadian-Northern qui fait usage d'un wagon automobile pour transporter les voyageurs entre Trenton et Belleville, Ont., wagon dont les sièges ne sont pas reversibles. Comme la compagnie n'a aucun moyen de retourner le wagon à Belleville, Ont., les voyageurs sont obligés, pour le voyage de retour, de s'asseoir le dos au wattman.

5206. Taux de la compagnie du Grand-Tronc pour le transport du sable et du gravier de Sherks, Ont., à Black Rock et Bualo, N.Y., tels qu'ils apparaissent dans la nouvelle cédule C.C. Chemin de fer n° E. 2996.

5207. Contre la compagnie Canadian-Northern qui, par l'aiguillage et la formation de ses trains, obstrue les divers croisements de la *Edmonton Radial Railway Company.*

5208. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien qui refuse de régler une réclamation pour un cheval tué sur l'emplacement de sa voie à Creston, C.-B., bien qu'il n'y eut pas de garde-bestiaux à cet endroit.

5209. Etat des garde-bestiaux le long de la voie du Canadian-Northern dans les environs de Big Valley, Alta.

5210. Service défectueux des trains à la gare de Yarker, Ont., sur la voie du Canadian-Northern.

5211. Projet de fermer l'avenue Pelletier, comté de Québec, P.Q.

5212. Service prétendu défectueux fourni par la compagnie de téléphone Bell dans la cité de Montréal, P.Q.

5213. Taux exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le transport de deux barils de pommes expédiés de Milton, Ont., à Winnipeg, Man.

5214. Prétendu refus de la compagnie du Grand-Tronc de fournir des wagons-glacières pour l'envoi de pommes de Innerkip, Ont., aux divers endroits de l'Ouest.

5215. Refus de la *Kingston and Pembroke Railway Company* (C.P.C.) de peser les wagons chargés aux balances de la Compagnie des Locomotives à Kingston, Ont., alors que les balances de la compagnie de chemin de fer étaient défectueuses.

5216. Contre la compagnie du Pacifique-Canadien pour avoir enlevé les trottoirs en bois qui croisaient la voie ferrée vis-à-vis la gare de Duncan, C.-B.

5217. Classement des marchandises canadiennes comprenant l'envoi de chaises "K.D." de Danville, Qué., aux endroits de l'Ouest.

5218. Etat des clôtures le long de la voie ferrée du Grand-Tronc près de la gare d'Edgington, Ont.

5219. Projet de transporter la gare de Dayton, Ont., à deux milles à l'est du site actuel sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5220. Impossibilité d'obtenir des wagons-glacières soit au Grand-Tronc, soit au Pacifique-Canadien, pour le transport d'un envoi de pommes d'Oxford Centre, Ont.

5221. Emplacement d'un passage à bestiaux sur la voie de l'*Erie and Ontario Railway* entre les lots 4 et 5, concession 2, township de Gainsboro, Ont.

5222. Augmentation du taux de transport de la brique sur une distance de plus de quatre-vingt-dix à mille milles conformément au Supplément n° 68 du Tarif E. 2166..

5223. Contre la *Michigan Central Railway Company* pour avoir fermé des passages à niveau de ferme sur la propriété du plaignant à Dutton, Ont.

5224. Contre la manière dont la compagnie de téléphone Bell inscrit les appels de longue distance sur ses factures, les compagnies auxquelles ces factures sont envoyées étant incapables de vérifier les taux pour savoir s'ils sont exacts.

5225. Retard de la compagnie du Pacifique-Canadien à apporter un règlement pour un terrain exproprié au détriment du plaignant sur le lot 31, concession 7, township de Pickering, Ont.

5226. Retard dans un envoi de bestiaux de Bowell, Alta., à Fort Steele, C.-B., par le Pacifique-Canadien, et difficulté de déchargement du bétail une fois rendu à destination.

5227. Prétendue surcharge sur un envoi de meubles expédiés de Lakefield, Ont., à Edmonton-Nord, Alta., par le Grand-Tronc-Pacifique.

5228. Retard de la compagnie Canadian-Northern à payer pour le labourage des garde-feux à Cullen, Sask.

5229. Avoine expédiée de Muenster, Sask., perdue en transit sur le chemin de fer Canadian-Northern.

5230. Taux prétendu injuste exigé par la compagnie de téléphone Bell pour usage de la ligne simultanément par une garde-malade et une firm de Toronto, Ont.

5231. Etat du croisement de la voie du Grand-Tronc-Pacifique avec la grand'route à la jonction des quatre sections 21, 22, 27 et 28, township 32, rang 22, à l'ouest du troisième méridien.

5232. Dommages à l'industrie de la pêche dans la province de la Colombie-Britannique, les rivières et les cours d'eau étant obstrués par des débris qui se prennent dans les échafauds et les piliers de ponts en construction sur les différentes voies de chemins de fer dans cette province.

5233. Traitement reçu par le plaignant aux mains de la compagnie Canadian-Northern au sujet de bagage arrivés par le *Royal George*, bagages qui, par erreur, furent expédiés à Montréal au lieu d'être déchargés à Québec.

5234. Feu causé par des étincelles jaillies des trains de la compagnie du Pacifique-Canadien dans le Parc Yoho, à Wapta, C.-B.

5235. Augmentation des taux d'aiguillage de la compagnie du Pacifique-Canadien.

5236. La gare du village de Chicoutimi, Qué., sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

5237. Fumée nuisible, bruit causé par la formation des trains, coups de sifflets et sonnerie de cloches sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, à Chicoutimi, Qué.

5238. Dangereux état du terrassement de la voie du Québec et Lac Saint-Jean.

5239. Contre les compagnies de chemins de fer qui ajoutent un taux d'aiguillage aux voies secondaires conduisant aux mines dans l'Alberta, ledit taux ayant une tendance à contrebalancer la réduction récente des taux sur la houille et les marchandises lourdes.

5240. Contre la compagnie Canadian-Northern qui augmente ses taux de transport des marchandises sur des caisses rapportées vides, ladite augmentation contrebalançant partiellement la réduction récente des taux de transport ordonnés par la Commission.

5241. Contre la compagnie Canadian-Northern qui augmente ses taux de transport sur des envois consignés à des endroits situés sur le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, Ont.

5242. Taux excessifs de transport pour les huiles et la gazoline, de Fort-William, Ont., à Elrose, Sask., comparés aux taux sur le blé, d'Elrose à Fort-William, Ont.

5243. Taux d'aiguillage imposés par la compagnie du Pacifique-Canadien pour l'aiguillage de wagons pris sur les voies de la compagnie de chemin de fer de l'Intercolonial et conduits à l'élévateur de la compagnie du Pacifique-Canadien à Saint-Jean, N.-B.

5244. Imposition d'aiguillage réciproque à Hamilton, Ont., entre les compagnies du Grand-Tronc et *Toronto, Hamilton and Buffalo.*

5245. Etat des barrières de passage à niveau et des clôtures sur le territoire de la subdivision Thunder-Hill de la compagnie du Canadian-Northern.

5246. La compagnie de tramways *Brantford and Hamilton* qui refuse les services d'un gardien à un endroit dangereux connu sous le nom de Rock-Cut, immédiatement en dehors des limites de la ville d'Hamilton, Ont.

5247. Manque de soins de la part des conducteurs dans la direction des trains sur la ligne de la compagnie de tramways *British Columbia.*

5248. Absence de garde-bestiaux sur la ligne du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

5249. Dommages causés à la récolte par un incendie dû à des étincelles lancées par un train sur la ligne du Pacifique-Canadien près de Dunkirk, Sask.

5250. Passage à niveau dangereux sur la ligne de la compagnie du Grand-Tronc immédiatement en dehors des limites de la ville de Port-Dover, Ont., au sein du township de Woodhouse, Ont.

5251. Absence de balance dans les cours à bestiaux de la compagnie du Pacifique-Canadien, à Melville, Sask.

5252. L'érection d'un pont sur le bras droit de la rivière Fraser tel que se propose de le faire la compagnie du Pacifique-Canadien.

5253. Supplément numéro 6 au tableau des tarifs numéro E. 295 de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, qui augmente les taux de Merritton et Thorold, Ont., à certains points sur le territoire des Etats-Unis.

5254. Frais de transport au sujet d'un poulin expédié de Caplan à Matapédia, P.Q., sur le chemin de fer Québec Oriental.

5255. Imposition d'indemnités pour surestaries sur les wagons réfrigérateurs à Montréal, P.Q.

5256. Accusation d'impositions injustes au sujet d'un excès de poids et de la nourriture d'animaux durant le trajet de Freligsberg, P.Q., à Alberta.

5257. Dommages à la récolte de foin causés par un feu dû à des étincelles jaillies d'une locomotive de la compagnie du Pacifique-Canadien près de Gouverneur, Sask.

5258. Règlement impopulaire de la compagnie de chemin de fer Québec-Oriental au sujet de l'obligation qu'elle impose de fournir un connaissement individuel pour chaque wagon que l'on expédie.

5259. La proposition que fait la compagnie de chemin de fer *Kootenay Central* de donner le nom de "Radium" à une station construite à vingt-six milles de Radium Hot Springs et rapprochée de Fairmont Hot Springs.

5260. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une difficulté au sujet d'une prétendue surcharge imposée sur une expédition d'ameublements de maison à Bethune, Sask., sous prétexte que le plaignant n'avait pas, pour appuyer sa réclamation, soumis l'état de compte original marqué d'un reçu.

5261. Projet d'augmentation des taux de transport au sujet de bandes d'acier expédiées par wagons complets du district de Pittsburg à Welland, Ont.

5262. La compagnie de chemin de fer Canadian-Northern évalue les frais de transport en se basant sur un poids minimum de 40,000 livres par chargement de patates.

5263. La compagnie de chemin de fer Algoma Central est accusée d'exiger des redevances trop fortes au sujet du transport du bois.

5264. Le supplément tarifaire 260 de la compangie du Grand-Tronc à C.C.C. de fer E. 2552, qui élève le minimum de poids d'un chargement de wagon de briques de 40,000 à 50,000 livres.

5265. Horaire impopulaire des trains sur le chemin de fer *Canadian Northern Ontario* qui fait le service entre Starkville et Osaca; horaire qui se trouve tourner au détriment des enfants qui suivent les cours de l'école de Port Hope, Ont.

5266. Accessoires de photographie retenus par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dans ses entrepôts à Edmonton, Alberta.

5267. Dommages causés par le feu à une propriété située près d'Alix, Alberta, sur l'embranchement du Grand-Tronc qui va de Calgary à Edmonton, Alberta, et qui furent causés par un feu allumé par des cheminots.

5268. Etat des clôtures le long de la division de Parry Sound de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

5269. Imputation de taux excessifs à la compagnie de messageries *Canadian Express* qui établit une imposition minimum de cinquante cents pour les colis expédiés dans l'ouest.

5270. Impositions d'aiguillage de deux dollars par wagon sur les expéditions de wagons de charbon d'Edmonton, Alberta, à Lloydminster, Sask.

5271. Mauvais état des locomotives 750 et 853 qui font le service à partir de Smith's-Falls, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5272. Intention de changer le service des trains entre Ottawa et Cumberland, Ont., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

5273. Délai apporté par la compagnie de chemin de fer *Lake Erie and Northern* pour le règlement d'une difficulté survenue au sujet d'un terrain ayant servi à des fins de chemin de fer sur les lopins 25 et 26 du township de South Dumfries, Ont.

5274. Imputation d'imposition de taux excessifs par la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern au sujet de deux chargements de wagons composés de machines expédiées de Prince-Albert, Sask., à Le-Pas, Manitoba.

5275. Intention de réduire le service des trains de première classe sur la ligne du Canadian-Northern, de Prince-Albert à Winnipeg à un service de trois trains par semaine.

5376. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de permettre aux voyageurs d'arrêter sur la ligne en se rendant de Calgary à Irricana et retour, à moins que permission ne soit accordée sur le billet de passage.

5277. Les compagnies de messageries *Canadian Northern* et *Dominion Express* ont proposé de faire disparaître les taux actuels imposés sur le poisson congelé entre Winnipeg, Man., et Détroit, Mich.

5278. La compagnie du Pacifique-Canadien enlève chaque automne ses planches aux passages à niveau de sa ligne sur les fermes.

5279. Absence de passages à niveau et de clôture sur la ferme du plaignant à Eunice, Alberta, sur la ligne du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

5280. Intention de changer le service des trains sur la ligne du Grand-Tronc entre Listowel et Stratford, Ont.

5281. Taux de transport sur le bois de construction de Cache Bay à Gananoque, Ont., et négligence de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire con-

naître les taux de transit pour certains points de la ligne du Grand-Tronc, à l'est de Kingston, Ont.

5282. Dimensions du ponceau sur la ligne du chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard* au lopin 16, concession 2, township d'Eldon, Ont.

5283. Le service de la compagnie de messageries Canadian-Northern pour le transport de volailles vivantes entre Entreprise, Ont., et Montréal, P.Q.

5284. Taux de transport pour l'expédition des automobiles et d'accessoires, de Walkerville, Ont., à Pilot Mound, Man., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5285. Taux de camionnage à Ottawa, Ont., sur les expéditions prenant la route du Grand-Tronc.

5286. Supplément numéro 260 de la compagnie du Grand-Tronc au tableau des tarifs C.D. 65, C.R.C.E. 2552, qui augmente le minimum de chargement en poids pour la pierre.

5287. Délai de transport pour les expéditions de porcs des stations de Wilcox et Milestone, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5288. La compagnie du Canadian-Northern s'est proposé de faire disparaître la station de Howell, Sask.

5289. La compagnie du Canadian-Northern cesse le service des trains numéros 21 et 22 entre Winnipeg, Man., et Fort-Frances, Man.

5290. Mauvais service des trains sur la ligne du Grand-Tronc à Kerrwood, Ont.

5291. Intention de la compagnie du Pacifique-Canadien de retirer son chef de gare à Elmstead, Ont.

5292. Les trains de la compagnie du Canadian-Northern embarrassent continuellement la route d'arpentage qui va au lac Sainte-Anne, Alberta.

5293. Diminution du nombre de trains sur la division Stratford de la ligne du Grand-Tronc.

5294. La compagnie du Canadian-Northern refuse de payer une indemnité pour un taureau qu'elle a tué le long de son droit de passage et ce à cause de l'absence de garde-bestiaux dans le voisinage de Big-Valley, Alberta.

5295. Mauvais état d'un ponceau sur la ligne du Pacifique-Canadien au lopin 17, concession 2, township de North-Orillia, Ont.

5296. La commission d'énergie hydro-électrique Ontario installe un fil électrique qui traverse les voies du Pacifique-Canadien au mille 0.62, subdivision Sainte-Marie, sans tenir compte de l'ordonnance de la Commission visant les traverses de fil de fer.

5297. Détournement de la direction de la rue Saint-Patrice, Lasalle, P.Q., par la compagnie du Pacifique-Canadien comme conséquence des travaux que fait cette compagnie sur le pont du canal Lachine.

5298. Retard apporté dans le transport des expéditions faites de Jonquière, P.Q., à certains points de l'Ouest à cause de la fausse direction donnée à ces expéditions.

5299. Refus de la part du Pacifique-Canadien d'accorder des tarifs de circulation à une étudiante qui suit des cours à New-Westminster, C.-B.

5300. La compagnie de chemin de fer Michigan-Central dirige les expéditions de blé d'Inde entre Essex, Ont., et Listovel, Ont., de telle façon qu'elle se trouve à hausser les taux de transport au détriment de l'expéditeur.

5301. Excès d'impositions de frais de transport au sujet d'une expédition d'objets de ménage dirigés sur Colorado, E.-U., et partis de Grenville, P.Q., par voie du Pacifique-Canadien.

5302. Refus de la part du Great-Northern de rembourser le plaignant au sujet d'une certaine quantité d'huile et d'un sac d'avoine roulée perdus en cours de route à destination d'Otter, C.-B.

5303. Refus de la part du Grand-Tronc d'arriver à un arrangement au sujet d'une bête tuée sur son droit de passage à Three-Hills, Alberta, bien que les garde-bestiaux aient été enlevés au passage à niveau de cet endroit.

5304. Le Pacifique-Canadien retire son chef de gare de Harrietsville.

5305. Intention de la compagnie de fermer la gare de Brunkild, Man., située sur la ligne du Canadian-Northern.

5306. Dommages causés par le feu à la récolte de blé à Midale, Sask., au moyen d'étincelles parties des locomotives de la compagnie du Canadian-Northern.

5307. Impuissance où se trouve le plaignant de se procurer des wagons d'une capacité suffisante pour ses expéditions de grain de Crossfield, Alberta.

5308. Service de trains mixtes sur la ligne du Pacifique-Canadien entre Winnipeg, Man., et Riverton, Man.

5309. Intention de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire disparaître le tarif numéro W. 3040 relatif aux expéditions de grains sur les lignes du Pacifique-Canadien et du Great-Northern sur certains points de la Colombie-Britannique.

5310. Service de trains fourni par la compagnie du Canadian-Northern à ses clients des environs de Marchand, Man.

5311. Refus de la part de la compagnie de messageries *Canadian Express* de régler un différend au sujet de dommages causés à des abeilles expédiées de Glenwood, Mich., E.-U., à Markham, Ont.

5312. Tarif de transport de marchandises sur les lignes du Pacifique-Canadien pour les légumes desséchés.

5313. Etat des passages à niveau dans la municipalité de Lankley, C.-B., sur la ligne de la compagnie de chemin de fer et navigation, *Victoria and Eastern.*

5314. Taux de transport et d'emmagasinage pour un ballot de tabac expédié de Granby, P.Q., à Glanton et dans la suite renvoyé à son point de départ sur la ligne du Central-Vermont.

5315. Avis d'avoir à rendre témoignage n'ayant pas été expédié à une des parties intéressées à Toronto, Ont., dans une affaire qui avait paru devant la Commission.

5316. Intention de la compagnie du Canadian-Northern de retirer le chef de gare de Sleeman, Ont.

5317. Intention de la compagnie du Canadian-Northern de retirer le chef de gare de Saint-Laurent, Man.

5318. Refus de la part de la compagnie *Toronto-Eastern* de construire un ponceau destiné à écouler l'eau de surface d'un cours d'eau à Bowmanville, Ont.

5319. Intention de déplacer le chef de gare de Lavoy, Alberta, sur la ligne du Canadian-Northern.

5320. Intention de déplacer le chef de gare de Waseca, Sask., sur la ligne du Canadian-Northern.

5321. Conduite d'un conducteur à l'emploi de la compagnie du Canadian-Northern et qui dirige le service d'un train dans les environs de McNutt, Sask.

5322. Frais intentés par la compagnie de chemin de fer *Boston and Maine* au sujet de traverses de fils de fer installées au-dessus de son droit de passage par la compagnie de Chemin de fer et d'Energie Sherbrooke.

5323. Refus de la part de la compagnie de chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* de faire des arrangements au sujet de la mort d'un cheval tué sur le droit de passage de cette compagnie.

5324. Enlèvement de la part de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc des garde-bestiaux aux passages à niveau dans le voisinage de Stony-Beach, Sask.

5325. Chef de gare retiré de Jeannette, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

5326. Intention de la compagnie du Canadian-Northern de déplacer le chef de gare de Norquay, Sask.

5327. Mauvais état d'une certaine quantité de locomotives faisant le trajet entre Ottawa et autres lieux sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5328. Augmentation des taux de fret sur les produits des moulins à farine de Lethbridge, Alberta, à Fruitvale, C.-B., sur les ligne du Pacifique-Canadien et Great-Northern.

5329. Service des trains de la compagnie du Canadian-Northern entre Winnipeg, Man., et Gypsumville, Man.

5330. Etat du chemin qui conduit à la station Harrogate, C.-B., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5331. Intention de la compagnie du Canadian-Northern de retirer le chef de gare à Warren, Man.

5332. Refus de la part du Great-Northern de remplacer les planches à l'endroit des passages à niveau au lopin de ranche 2027, division Similkameen, district de Yale, C.-B.

5333. Frais excessifs d'emmagasinage pour des coffres-forts à Hamilton, Ont., en regard des frais imposés sur les objets moins lourds mais plus encombrants.

5334. Intention de mettre en force le supplément numéro 1 au tableau des tarifs E. 2847 de la C.C.C. de F. pour le Pacifique-Canadien, supplément qui détruit les taux pour un certain nombre de points sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien arrivant à Mechanicsville, N.-Y., par voie du chemin de fer *Boston and Maine.*

5335. Dommages causés par le feu à une récolte de blé au moyen d'étincelles jaillies de la locomotive de la compagnie du Canadian-Northern, près de Béthune, Sask.

5336. Impositions excessives mises en force au sujet de dépêches du code sur les lignes télégraphiques du Pacifique-Canadien et du *Great North Western.*

5337. Autorisation de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de faire circuler la locomotive numéro 3091 sans que cette dernière soit dotée du cendrier que l'on peut vider sans que les employés aient à s'introduire sous le corps de la locomotive pour exécuter cette besogne.

5338. Etat dangereux de la traverse de la compagnie du chemin de fer Great-Northern à la hauteur de la rue Front et aux environs de l'intersection de la rue Columbia, New-Wesminster, C.-B.

5339. Les compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Canadian-Northern ont proposé l'établissement de tarifs qui établissent que les taux indiqués pour le transport des légumes s'appliqueront seulement lorsque les expéditions se feront par le moyen de wagons fermés, et que, lorsque les wagons réfrigérants seront mis en usage, les taux de transport seront établis d'après la base de classification, à savoir d'après la classification de 8e classe.

5340. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de mettre un plus grand nombre de wagons sur la voie d'évitement de bois de construction à Souris, Man.

5341. Etat de certains travaux de drainage sur le droit de passage de la ligne du Pacifique-Canadien entre les sections 30 et 31, township 14, rang 2, est, de même qu'à Stony-Mountain dans la municipalité rurale de Rockwood, Man.

5342. Intention de la part de la compagnie de téléphone Bell d'enlever des fils téléphoniques de la demeure de fermiers demeurant dans les environs de Winchester, Ont.

5343. Refus de la part du Canadian-Northern de permettre au plaignant d'enlever du bagage qui se trouve entre les mains de la compagnie à Saskatoon, Sask., avant que ce dernier ait réglé un compte d'hôpital pour services rendus à son fils retenu à Québec, P.Q., sur l'ordre des autorités de l'immigration, jusqu'à ce que son pied, atteint d'une brûlure, fût guéri.

5344. Refus de la part du Pacifique-Canadien d'établir des taux spéciaux d'hiver pour le transport du bois de pulpe portant son écorce et non dégrossi.

5345. Absence chez la compagnie du Pacifique-Canadien de tarifs de transit au sujet d'expéditions de pommes de certains points de l'Ontario à Portland, Maine, E.-U., pour des fins d'exportation.

5346. Imposition d'indemnités de surestaries pour un chargement de wagon d'avoine expédié de Lashburn, Sask., à Anerley, Sask., mais envoyé par erreur à Conquest, Sask., sur la ligne du Canadian-Northern.

5347. Refus de la part de la compagnie de chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* de consentir à un arrangement au sujet de dommages causés à sa pro-

priété dans le quartier nord-est de la section 1, township 58, rang 27, à l'ouest du 4me méridien.

5348. La compagnie du Pacifique-Canadien fait disparaître le tarif n° 3040 qui concerne les expéditions de grain sur la ligne du Pacifique-Canadien à certains points de la Colombie-Britannique sur la ligne du Great-Northern.

5349. Refus de la part du Grand-Tronc de s'occuper d'une réclamation visant des frais encourus et des ennuis soufferts par la femme du plaignant à la suite d'un manque de correspondance entre les trains de la compagnie sur le trajet de Gravenhurst, Ont., et de Coldwater, Ont.

5350. Allégation de taux excessifs imposés sur une cargaison de bois de construction expédiée de Parry-Sound, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien à York-Station, Ont., qui se trouve sur la ligne du Grand-Tronc.

5351. Allégation de frais excessifs imposés par la compagnie de messageries *Dominion* et *American Express* au sujet d'une araignée de course (sulky) expédiée d'Inkerman à Ottawa, Ontario, par voie de Finch, Ont.

5352. Refus de la part de la compagnie de tramways British Columbia de faire circuler des wagons destinés à partir de points situés sur les lignes du Great-Northern-Pacific, ce qui empêche les plaignants de se procurer ce qu'il leur faut pour charger des wagons à leur molin à Eburne, C.B., à moins qu'ils ne se contentent de ce que peut leur fournir la compagnie du Pacifique-Canadien.

5353. Frais excessifs de transport pour un wagon de charbon expédié d'Ogdensburg, N.Y., à Newboro, Ont., en se servant de la traverse de Prescott, Ont., et par voie du Grand-Tronc et du chemin Brockville, Westport and Northwestern.

5354. Emploi par la compagnie du Canadian-Northern d'un garçon de locomotive à Ottawa, Ont., lequel n'a pas subi les examens ordinaires.

5355. Enlèvement de la planche aux passages à niveau de ferme dans le voisinage de Swift Current, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5356. Fâcheux état du service des trains imposé par la compagnie du Canadian-Northern entre Trenton et Belleville, Ont.

5357. Fâcheux état du raccordement entre les trains à l'usage des voyageurs qui viennent à la fois du Manitoba du sud et de la Saskatchewan du sud pour se rendre à certains points sur la ligne du Pacifique-Canadien entre Brandon et Winnipeg, Man.

5358. Refus de la part de la compagnie du Grand-Tronc de régler des réclamations au sujet de la perte de bagages en cours de route pour Spruce-Bluff, Sask.

5359. Dommages causés par le feu à la propriété à Cedoux, Sask., sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à cause du manque de gardes-feux.

5360. Intention de faire augmenter les taux de transport du bois de pulpe sur la ligne du chemin de fer Quebec-Central.

5361. Service des trains sur l'embranchement Edmonton-Athabaska de la ligne du Canadian-Northern.

5362. Refus de la part du Canadian-Northern de placer des wagons sur une voie d'évitement à Regina, Sask., jusqu'à ce que les frais d'indemnités pour surestaries qui sont dues pour des wagons fournis dans le passé, aient été réglés.

5363. Enlèvement de la planche au passage à niveau de Napanee, Ont., par les employés de la compagnie du Canadian-Northern.

5364. Service des trains sur la ligne du chemin de fer Montréal and Southern Counties.

5365. Refus de la part du conducteur sur le chemin de fer Niagara, St. Catharines and Toronto d'accepter un billet bon pour un passage entre St. Catharines et Port Weller, Ont., sous prétexte que le plaignant se trouvait sur un mauvais train.

5366. Etat des clôtures sur le droit de passage de la compagnie du Grand-Tronc, territoire du township de South Algoma, Ont.

5367. Refus de la part de la compagnie du Grand-Tronc de faire remise de frais injustement imposés par elle ou soi-disant tels, au sujet du passage d'un voyageur de Hamilton à New-York, N.-Y., et retour.

5368. Mauvais service de trains et de transport de la poste fourni par la compagnie du Canadian-Northern à Glenora, Man.

5369. Mauvais état des locomotives sur la ligne du Grand-Tronc en dehors d'Allandale, Ont.

5370. Allégation de taux de transport excessifs au sujet de cargaisons de pommes (en boîtes) de Grimsby, Ont., à Glasgow, Ecosse.

5371. Etat des clôtures sur la ligne du Canadian-Northern à Hunson, Alberta.

5372. Refus de la part de la compagnie du Canadian-Northern de régler une réclamation au sujet de la négligence apportée à la livraison de marchandises expédiées de Montréal, P.Q., à Morinville, Alberta.

5373. Taux de transport au sujet d'expéditions de pommes de terre de certains points du Nouveau-Brunswick à Belleville, Ont., sur les lignes du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

5374. Allégation d'imposition de taux excessifs de téléphone au sujet d'un téléphone pour maison privée installé dans une demeure privée de Lawrence Park dans les limites de la cité de Toronto, Ont.

5375. Employés de la compagnie de télégraphe Great-Northwestern faisant circuler des nouvelles qui renseignaient les journaux et autres sociétés de publication.

5376. Service des trains et de la poste de la compagnie de chemin de fer Père-Marquette à Wallaceburg, Ont.

5377. Changement dans le service des trains et de la poste sur le chemin de fer Père-Marquette.

5378. Refus de la part de la compagnie du Grand-Tronc de fournir un wagon simple pour le chargement de poteaux de quarante pieds et de bois en pile à Toronto, Ont., ce qui a obligé les plaignants à charger ce bois sur deux wagons ce qui a amené une élévation du taux de transport.

5379. Mauvais service des trains du dimanche sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central à Windham, Ont.

5380. Intention de la compagnie de chemin de fer de la baie de Ha Ha de faire cesser le raccordement des trains de son service avec les trains de la compagnie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean à Baie de Ha Ha-Junction, P.Q.

5381. Servive des trains de la compagnie du Grand-Tronc pour Millarton, Ont., et à partir de cet endroit.

5382. Mauvais drainage causant des dommages à la propriété le long du droit de passage de la compagnie du Pacifique-Canadien à Welsford, N.-B.

5383. Allégation de taux de transport excessifs au sujet d'une expédition de traîneaux d'Ottawa, Ont., à Westmeath, Ont.

5384. Cessation de la part de la compagnie de chemin de fer du Transcontinental-National de l'usage d'une voie de transfert entre cette compagnie et la compagnie du Pacifique-Canadien à Wapske, N.-B.

5385. Intention de fermer la gare de Grasshill, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5386. Négligence de la part de la compagnie de chemin de fer du Canadian-Northern de clôturer son droit de passage sur l'embranchement qu'elle possède à Hudson Bay près de Canora, Sask.

5387. La compagnie du Pacifique-Canadien cesse de faire fonctionner un train du soir faisant le service de Saint-Jérôme à Montréal, P.Q.

5388. Frais d'indemnités de surestaries portées sur un wagon de charbon, la compagnie du Pacifique-Canadien prétendant qu'il s'est produit un retard et que les frais d'indemnités de surestaries se sont élevés à la suite du retard apporté par la lenteur des officiers de douane.

5389. Intention de fermer la gare de Brechin, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien, division Baie Georgienne et Seaboard.

5390. Intention de situer une gare sur la ligne de chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British-Columbia à Eunice, Alberta.

5391. Le représentant de la compagnie du Pacifique-Canadien à North-Portal, Sask., donne avis aux plaignants que les services d'un courtier des douanes sont nécessaires pour faire évacuer le grain que l'on expédie aux Etats-Unis.

5392. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien d'en arriver à un arrangement au sujet de dommages causés à de la fleur placée dans les hangars de la compagnie à Rutter, Ont.

5393. La compagnie de chemin de fer Canada and Gulf Terminal refuse de régler une réclamation au sujet de surcharge sur des expéditions de charbon.

5394. Refus de la compagnie du Pacifique-Canadien d'accorder une remise sur certaines portions de billet non-employées et qui couvrent le voyage de Vancouver à Toronto, Ont., et retour.

5395. surcharges de transport au sujet d'effets de colons expédiés sur la ligne du Pacifique-Canadien de North-Portal à Saskatoon, Sask.

5396. Refus d[illegible] mpagnie de chemin de fer Great-Northern de régler une réclamation au sujet de dommages causés à des marchandises à Fruitvale, C.-B., à la suite de la négligence apportée à fermer les portes de la station.

5397. Intention de changer le service des trains sur le Grand-Tronc dans les faubourgs de London, Ont.

5398. Taux de fret sur la brique à partir d'Ascot, P.Q., jusqu'à Newport, Vermont, sur les lignes du Québec-Central et du Boston and Maine.

5399. Retard apporté par la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien dans le règlement d'une réclamation au sujet d'une surcharge imposée sur des expéditions de chaussures de Montréal, P.Q., à Vermillon, Alberta.

5400. Changement de la part de la compagnie Great-Northern du service des trains et de la poste pour Similkameen C.-B.

5401. Etat des fossés construits dans le but de drainer le droit de passage de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien sur le territoire de la municipalité de Saint-Paul, Man.

5402. Intention de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de fermer la gare de Godfrey sur le township de Palmerston, Ont.

5403. Intention de fermer la gare de Lavant, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5404. Intention de fermer la gare de Blackfalds, Alberta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5405. Départ du chef de gare et fermeture de la gare de Snow Road sur le township de Palmeston, Ont.

5406. Mauvais état du passage à niveau sur la ligne du Grand-Tronc entre les lopins 9 et 10, concession 4, township de Hawkesbury, Ont.

5407. Augmentation de cinq pour cent de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien sur les taux de transport au sujet des expéditions qui prennent la route des Etats-Unis.

5408. Taux de transport de la compagnie du Grand-Tronc sur la glaise à partir de Junction Cut dans les faubourgs d'Hamilton, Ont., et jusque dans l'enceinte de la ville de Hamilton, Ont.

5409. Refus de la part de la compagnie du Grand-Tronc de régler une réclamation au sujet du charbon perdu dans le trajet pour se rendre à Ottawa, Ont.

5410. Mauvais service des trains de la compagnie de chemin de fer Bedlington and Nelson entre Port Hill, Ida et Wynndel, C.-B.

5411. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler une réclamation au sujet de la perte dans une expédition de tableaux et de cadres de Boston, Mass., à Kingston, Ont.

5412. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien d'accorder aux plaignants le privilège de faire l'inspection d'expéditions de légumes à Belleville, Ont., alors que cette expédition était en cours de route de Casnovia et Mayville, Mich., à West St-John.

5413. Etat défectueux du passage à niveau sur la ligne du Grand-Tronc à Stoney-Beach, Sask., et ce à cause du fait que les planches sont trop basses entre les rails.

5414. Manque de confort à la gare et mauvais service des trains sur la ligne du Pacifique-Canadien à Norwood, Ont.

5415. Taux de messagerie au sujet d'écrévisses vivantes entre Weymouth, N.-E., et Montréal, P.Q., imposées par la compagnie de messageries Dominion Express.

5416. Augmentation de la part de la compagnie de téléphone Bell à Québec, P.Q., des taux au sujet d'un téléphone de bureau dans une maison privée.

5417. La compagnie de chemin de fer Brockville, Westport and Northwestern enlève une voie d'évitement sur sa ligne près du chemin de Lyn, à environ deux milles de Brockville, Ont.

5418. L'agent de la compagnie du Grand-Tronc à Burford, Ont., retient un wagon de marchandises expédiées à l'adresse du plaignant, jusqu'à ce que soit versé le montant de frais que l'on prétend être injustement réclamés au sujet du loyer d'un wagon.

5419. Intention de faire des changements dans le service des trains et de la poste sur l'embranchement Central-Ontario de la ligne de chemin de fer du Canadian-Northern-Ontario à Maynooth, Ont.

5420. Intention de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de fermer la gare de Harrison-Mills, C.-B.

5421. Proposition de la création d'un supplément numéro 24 au tarif E 2080, C. C. C. de fer numéro E. 2480, qui augmente les taux de fret sur les grains, à partir de Fort-William, Ont., jusqu'à certains points de l'Ontario, Québec et les Provinces maritimes.

5422. Délai apporté par la compagnie du Canadian-Northern à faire circuler trois wagons de marchandises chargés à Saint-Bruno, Sask., ce qui a causé une perte par la diminution du volume des marchandises.

5423. Service des trains fourni par la compagnie du Pacifique-Canadien sur la section de Moose Jaw-Portal à Ralph, Sask.

5424. Mauvais service des trains sur le chemin de fer Halifax and South Western entre Caledonia et Lunenburg, N.-E., et le retrait d'un certain nombre de chefs de gare de la compagnie.

5425. Attitude incorrecte de la part de la Compagnie du Grand-Tronc dans une affaire de compensation au sujet de terrains servant à des fins de dépotoir à Three-Hill, Alberta.

5426. Attitude de la part de la compagnie Québec-Oriental obstruant le chemin et causant une nuisance publique au passage à niveau à Maria, P.Q.

5427. Changement dans le service des trains sur l'embranchement Toronto-North-Bay de la ligne du Grand-Tronc.

5428. Cessation de la circulation des trains numéros 41 et 44 faisant le trajet entre Huntsville et North-Bay, Ont., sur la ligne du Grand-Tronc.

5429. Allégation du renvoi injustifié d'un employé de la compagnie du Pacifique-Canadien de la traverse en losange commune avec le chemin de fer Kingston and Pembroke à Sharbot Lake, Ont.

5430. Classification de marchandises faites par la compagnie du Pacifique-Canadien au sujet des "plaques à écran".

5431. Mauvais service des trains sur la ligne du Canadian-Northern entre Newburg et Camden East, Ont.

5432. Allégation de frais trop élevés exigés par la compagnie du Grand-Tronc au sujet de travaux exécutés par les employés de ligne et les employés de section de la compagnie de télégraphe Great-North-Western, dans l'aide que ces derniers ont donné dans le transport d'un bâtiment de l'autre côté des voies de la compagnie plaignante à Beamsville, Ont.

5433. Frais de transport sur du poisson congelé expédié de Gypsumville, Man., à Jansen, Sask., sur les lignes des compagnies Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.

5434. Fermeture par la compagnie du Pacifique-Canadien de la gare Oso, Ont., sans en donner avis à la municipalité.

5435. Diminution du nombre de trains par la compagnie du Pacifique-Canadien sur l'embranchement du Nid du Corbeau de la ligne de cette dernière.

5436. Allégation d'imposition de taux excessifs faite par la compagnie du Grand-Tronc à partir d'un point dans l'Alberta à Prince-Rupert, C.-B., comparaison faite des taux imposés au sujet d'envois de même nature à partir de l'île Vancouver, C.-B., jusqu'à Prince-Rupert, C.-B.

5437. Mauvais service des trains et de la poste fourni à Picton, Ont., par la compagnie du Canadian-Northern.

5438. Taux de la compagnie de téléphone Bell dans le voisinage de Lindsay, Ont., comparés aux taux qui gouvernent un service identique de téléphone à Oshawa, Ont.

5439. Refus de la part de la compagnie de chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British-Columbia de s'occuper d'une réclamation faite au sujet d'un portemanteau égaré dans le trajet entre Edmonton, Alberta, et Eunice, Alberta.

5440. Classification de taux de fret au sujet du bois vert. Le poids du bois vert étant tel qu'il occasionne une augmentation très considérable de frais de transport, comparaison faite avec les imposés au bois sec.

5441. Equipe de section dans l'ouest renvoyée et remplacée par les hommes d'une autre section qui se trouvent de ce fait à avoir à faire les réparations sur un certain nombre de sections.

5442. Humidité des terrains des gares et du voisinage de ces dernières à Sainte-Anne, Man., à la suite du déversement d'un puits et d'un réservoir d'eau appartenant à la compagnie du Canadian-Northern.

5443. Emission par la compagnie du Pacifique-Canadien du tarif E. 2564 C.C.C. de fer 2930, et par la compagnie du Grand-Tronc du tarif C.G. 83, C.C.C. de fer numéro E 3080, qui visent à une certaine augmentation sur les grains et leurs produits destinés à certains points des Provinces maritimes.

5444. Frais d'aiguillage imposés par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et la compagnie de tramways British-Columbia à Vancouver, C.-B., sur les voies qui sont la propriété de la compagnie du Pacifique-canadien, mais qui sont loués à la compagnie de tramways British-Columbia.

5445. Taux de transport sur les produits de la ferme et de la laiterie entrant à Winnipeg, Man., sur les lignes du Pacifique-Canadien.

5446. Taux de transport sur le macaron, de Lethbridge, Alberta, à certains points de l'est du Canada.

5447. Absence de clôtures le long du droit de passage de l'embranchement Parksville à Alberni de la compagnie de chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, sur l'Ile de Vancouver, C.-B.

5448. Négligence de la part de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de publier un taux de transit pour le papier à partir de Jonquières, P.Q., jusqu'à certains points des Etats-Unis.

5449. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de tenir compte d'une réclamation au sujet de pommes de terre qui ont gelé dans le trajet de Spring-Hill P.Q., à Montréal, P.Q., bien que la compagnie ait refusé de fournir un wagon chauffé pour le transport de ces légumes.

5450. Allégation de mauvais service du train de la compagnie du Pacifique-Canadien de Toronto, Ont., à Hamilton, Ont., qui part du premier de ces endroits à 1.15 heure p.m.

5451. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler un différend au sujet d'une réclamation pour dommages arrivés à une expédition d'avoine par le chauffage, alors que l'avoine se trouvait dans les hangars de la compagnie à Fort-William, Ont.

5452. Imposition de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien au plaignant d'un poids minimum de 30,000 livres par wagon de 41 pieds et 6 pouces au sujet d'une expédition d'acier de construction à Vancouver, C.-B., bien que l'on ait demandé d'avoir un wagon de 40 pieds et que ce dernier se trouvât aussi grand que le besoin s'en faisait sentir.

5453. Allégation de frais exorbitants de transport imposés par la compagnie de chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British-Columbia d'Edmonton, Alberta, à Swan River, Alberta.

5454. Coutume d'atteler des locomotives à des fourgons de queue pour venir en aide à des trains lourds qui montent la colline à l'est de Moose-Jaw, Sask., sur la ligne du Canadian-Northern.

5455. Retrait de l'agent de la compagnie à la gare de Camden East, Ont., sur la ligne du Nord-Canadien.

5456. Retrait de la part de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de chemin de fer *Campbell, Lake Ontario and Western* le long d'un chemin de comté entre les concessions 2 et 3, township Tyendinaga, Ont.

5457. Taux de transport sur le minerai de phosphate à partir de certains points de la province de Québec et à destination des Etats-Unis.

5458. Absence d'abri convenable à Brookbury-Siding, P.Q., sur la ligne du Maine-Central.

5459. Retrait de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de son agent à New-Dayton, Man.

5460. Les cochers d'omnibus, les messagers et les préposés aux trains pour le compte de certains hôtels de Winnipeg, Man., profitent de certains privilèges à la gare Union de même qu'à la gare du Pacifique-Canadien, privilèges qui sont refusés aux employés des autres hôtels.

5461. Refus de la part de la compagnie du Grand-Tronc de tenir compte d'une réclamation au sujet de bois de construction fourni par les plaignants à Toronto, Ont., pour la construction de portes de wagons renfermant des expéditions de chaux.

5462. Manque de protection au sujet d'un fossé construit par la compagnie de chemin de fer Campbellford, Lake Ontario and Western le long d'un chemin de comté entre les concessions 2 et 3, township Tyendinaga, Ont.

5463. Taux de transport sur le granit et le marbre de Saint-Georges, N.-B., à certains points de l'Ouest.

5464. Bagages perdus sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien sur la route de Hardisty, Alberta, puis imposition de frais au plaignant pour lui avoir rendu sa marchandise en la transportant de Calgary, Alberta, où on l'avait retrouvée.

5465. Insuffisance de temps accordé par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien pour le voyage aller et retour des expéditeurs de bestiaux.

5466. Etat d'une station-plateforme à Middleport, Ont., sur la division de Buffalo et Goderich de la ligne du Grand-Tronc.

5467. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de défrayer les dépenses de voyage encourues par le plaignant à la suite d'un arrêt manqué par un train de cette compagnie alors qu'on avait fait les signaux d'arrêt à Rosedale, Ont.

5468. Négligence de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien de fournir des wagons pour l'expédition de bois de pulpe et bois à boîte de Clyde-Forks, Ontario.

5469. Taux de transport sur un wagon de blé-d'Inde expédié de Seattle, Wash., à Keremeos, Colombie-Britannique, sur la ligne du Great-Northern.

5470. Impuissance d'en arriver à un arrangement pour services rendus en labourant des barrières à feu entre Rumsey et Morrin, Alberta, sur la ligne du Canadian-Northern.

5471. Refus de la part de la compagnie du Great-Northern d'accorder cinq cents livres par wagon sur les expéditions de bardeaux à Salmo, Colombie-Britannique, à certains points de l'Ontario, tel que spécifié dans le tarif 21757 du Great-Northern.

5472. Refus de la part du Canadian-Northern de vouloir en arriver à un arrangement au sujet d'un cheval tué près de Cardale, Manitoba, où la compagnie avait creusé de vastes cratères sur la propriété du plaignant et où le cheval du plaignant était tombé.

5473. Absence de drainage suffisant le long du droit de passage de la compagnie du Canadian-Northern sur la section 33, township 14, rang 21, à l'ouest du principal méridien.

5474. Refus de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien d'accorder une compensation au plaignant au sujet de biens expropriés dans le quartier nord-ouest de la section 31, township 20, rang 9, à l'ouest du quatrième méridien, que la compagnie désirait pour la construction d'un " Y ".

5475. Supplément numéro 44 de la compagnie du Pacifique-Canadien au règlement W. 2866 qui comporte une augmentation des taux à partir de High-River, Alberta, jusqu'à certains points de la subdivision Wilkie dans la province de la Saskatchewan.

5476. Mauvais service des trains fourni à Empress, Alberta, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

5477. Changement opéré par la compagnie du Pacifique-Canadien dans le service des trains entre Hardisty, Alberta, et Wilkie, Saskatchewan.

5478. Attitude répréhensible de la part de la compagnie du Grand-Tronc au sujet de dommages causés à la propriété près de Harriston, Ont.

5479. Locomotives de la compagnie du Pacifique-Canadien faisant le service à partir de Souris, Man., sans être pourvues de cendriers convenables tels que requis par la Commission.

5480. Etat dangereux du passage à niveau sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien à Main-Road, entre Spring-Hill et le village de Milan, P.Q.

5481. Mauvais service des trains de la compagnie de chemin de fer Père Marquette sur la ligne qui traverse Corunna, Ont.

5482. Négligence de la part de compagnies de chemin de fer du Canada de munir les locomotives d'appareils sûrs et complets pour atteindre le disque lorsqu'il faut l'allumer ou donner des soins à cette partie de la locomotive.

5483. Lumière insuffisante et manque de trottoirs convenable à la gare de Vulcan, Alberta, sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

5484. Etat du quai à la gare de Methven, sur l'embranchement Souris du chemin de fer Pacifique-Canadien.

5485. Augmentation projetée des taux pour le transport de la brique de Balmoral à Winnipeg et à Saint-Boniface, Man., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5486. Refus de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de payer au plaignant le coût de construction d'un quai sur le lot de grève n° 5, port de Prince-Rupert, Colombie-Britannique.

5487. Taux de transport de la pulpe et du papier de Jonquière, Québec, à Boston, Mass., Etats-Unis.

5488. Taux de transport d'articles de ménage de Picton, Ont., à Collingwood, Ont., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

5489. Service des convois du chemin de fer Pacifique-Canadien à Saint-Hughes, Québec.

5490. Taux d'emmagasinage tels que donnés dans le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien n° O. 3296.

5491. Refus de compagnies de messageries de payer pour des dommages causés aux filaments de grosses lampes métalliques dont le transport avait été confié à ces compagnies.

5492. Avis publié par le chemin de fer Pacifique-Canadien avertissant les expéditeurs de bestiaux que ces derniers doivent être expédiés à des jours spécifiés.

5493. Refus du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de régler une réclamation pour marchandises perdues pendant le transport.

5494. Taux prétendus excessifs sur un wagon de bois expédié de la gare de Lavant, Ont., à Westport, Ont., par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

5495. Frais d'aiguillage d'un wagon de brique expédié de Hamilton, Ont., à Tavistock, Ont., par les chemins de fer Toronto, Hamilton et Buffalo et Grand-Tronc.

5496. Taux excessifs chargés pour le transport d'articles de ménage de Liberty, Sask., à Bideford, Alberta, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5497. Augmentation des taux pour le transport de la crème sur le chemin de fer Halifax et Southwestern.

5498. Refus du chemin de fer Canadian-Northern de transporter des marchandises expédiées de Portage-la-Prairie, Manitoba, et destinées à des endroits des Etats-Unis, comme le demandaient les expéditeurs.

5499. Refus du chemin de fer Canadian-Northern d'accorder une compensation pour une génisse tuée sur l'emplacement de la voie près de Calgary, Alberta, bien que les garde-bestiaux fussent en mauvais état à l'endroit de l'accident.

5500. Taux prétendus excessifs chargés aux abonnés de la *Kerr Telephone Association* pour des messages téléphoniques transmis par la compagnie du téléphone Bell entre Foresters-Falls et Cobden, Ontario.

5501. Droits excessifs de l'agent de gare de la compagnie du Pacifique-Canadien à Saint-Simon, Québec, et traitement prétendu injuste de la part de la compagnie.

5502. Taux de transport du bois de pulpe sur le chemin de fer Témiscouata.

5503. Taux prétendus excessifs de transport de fonte maléable par chargements de wagons entiers d'Oshawa, Ontario, à Fergus, Ontario, sur les voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

5504. Construction des lignes de transmission d'énergie de la Commission Hydro-Electrique trop près des lignes téléphoniques près de Woodstock, Ontario.

5505. Taux de messageries pour le transport des œufs de Smithville, Ontario, à Toronto, Ontario, comparés aux taux de Dunnville, Ontario, à Toronto, Ontario, le premier se faisant par l'*American Express Company* et le dernier par la *Canadian Express Company.*

5506. Refus de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de régler une réclamation pour des chevaux tués sur leur voie ferrée près de Munson, Alberta, à des endroits où la clôture de l'emplacement de la voie est en mauvais état.

5507. On prétend que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien établit des distinctions relativement aux taux de transport de marchandises entre Winnipeg, Manitoba, et Elkhorn, Manitoba, et Winnipeg, Manitoba, et Two-Creeks, Manitoba.

5508. Retard de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern dans le transport de bestiaux à destination de l'exposition provinciale de Québec, Québec.

5509. Refus de la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique de rembourser le prix de la partie non employée de dix séries de billets de transport entre Montréal et Saint-Eustache, Québec.

5510. Taux de transport sur un chargement de fruits séchés de Fowler, Californie, à Béthume, Saskatchewan, le chemin de fer Pacifique-Canadien demandant des frais additionnels après que le plaignant eût disposé d'une partie des fruits.

5511. Dommage causé à la propriété sur le lot 49, concession 9, township de Camden, Ont., par la *Dominion Construction Company,* entrepreneurs pour la compagnie de chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

5512. Prétendue surcharge pour l'aiguillage de wagons entre les quais du port de Québec et les terrains de l'exposition de Québec, Qué., par la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

5513. Coutume des compagnies de chemin de fer de demander des frais additionnels sur des marchandises qui ont déjà été livrées, payées et quelquefois vendues avant que l'on ait demandé ces frais additionnels.

5514. Frais d'aiguillage chargés par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'aiguillage entre Trois-Rivières, Québec, et Wayagamak, Québec.

5515. Refus de la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique de régler une réclamation pour des marchandises perdues pendant le transport entre Gladstone, Man., et Gull-Lake, Sask., sur le prétexte que le plaignant a signé un contrat de transport et a obtenu des taux peu élevés.

5516. Changement du service des trains du chemin de fer Pacifique-Canadien à Tilbury, Ontario.

5517. Taux de transport sur l'acier en dehors de Moosejaw, Sask.

5518. Refus de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de régler une réclamation pour un cheval tué sur l'emplacement de la voie près de Hulby, Alberta, bien qu'il n'y avait pas de garde-bestiaux au passage à niveau où le cheval a pénétré sur la voie.

5519. Manque de service de messageries à Athens, Ont., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

5520. Prétendus taux excessifs de transport chargés par la *Kent Northern Railway Company,* à Rexton, N.-B.

5521. Traitement qu'a reçu un inventeur de la part de certaines compagnies de chemin de fer relativement à son système patenté d'attelage de wagons.

5522. Refus de la *Dominion Express Company* de régler une réclamation pour des marchandises perdues après qu'elles furent déposées à la halte de Mitford, Alberta, où il n'y a pas de gardien ou agent en charge.

5523. Augmentation projetée des taux de transport sur le chemin de fer *Kent-Northern.*

5524. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour une prétendue violation à la loi touchant les grains du Canada et les termes de feuille de route relativement à une réclamation pour une quantité de grain disparu pendant le transport entre les élévateurs de Fort-William, Ontario.

5525. Taux chargés par la *Dominion Express Company* sur des paquets de journaux expédiés à des agents le long de la voie du chemin de fer Père-Marquette à des points situés entre Walkerville et Saint-Thomas, Ontario.

5526. Relativement au fait que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'emploie qu'un seul homme pour surveiller douze milles de voie ferrée dans le comté de Deux-Montagnes, Québec.

5527. Refus de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de régler une réclamation pour un cheval blessé parce que l'on a enlevé des madriers à la traverse de la rue Maitland à Goderich, Ont.

5528. Taux de transport du minerai de marais ou oxide naturel de Trois-Rivières, Québec, à Toronto, Ontario, par le Pacifique-Canadien.

5529. Service défectueux du système téléphonique d'Adelaïde à Kerrwood, Ont.

5530. Prétendu taux excessifs de transport du macaroni.

5531. Refus de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de régler une réclamation touchant une perte d'avoine en transit, de Smithers à Houston, C.-B.

5532. Taux de transport chargés sur un chargement d'articles de colons de Hatzic, C.-B., à Scott, Sask., sur les voies ferrées du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique.

5533. Pratique du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire usage de voitures en acier et de voiture en bois dans le même convoi.

5534. L'enlèvement de l'agent à la gare de Hemsford, N.-E., sur le chemin de fer *Halifax and South Western.*

5535. L'enlèvement de l'agent de la gare de Brookfield-Mines, N.-E., sur le chemin de fer *Halifax and South Western.*

5536. La compagnie de chemin de fer Canadian-Northern pour refus d'accepter des télégrammes à la gare du village d'Enterprise, Ont.

5537. Refus de la *Temagami Steamboat and Hotel Company, Ltd.,* de rembourser une partie non employée d'un billet aller et retour.

5538. Taux de transport d'effets de colons de Killam à Nelson, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5539. La *Prince Edward Island Telephone Company* ordonnant à des abonnés sur une ligne rurale de couper les communications en certains cas où les appareils avaient été achetés de la *Canadian Independent Telephone Company* de Toronto, Ont.

5540. Charges imposées par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pour excès de bagage expédié d'Omemee, Ont., à Edmonton, Alberta.

5541. Réduction du service des trains sur l'embranchement Wolseley-Reston, chemin de fer Pacifique-Canadien.

5542. Projet de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de clôre la gare d'Osaca, Ont., ou d'en changer le nom actuel.

5543. Taux de messageries chargés sur un chargement de volailles de New-York, N.-Y., à Vègreville, Alberta.

5544. Prétendues différences établies par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc relativement à la distribution des compartiments à fruits dans l'ancienne gare du chemin de fer Western, rue Yonge, Toronto, Ont.

5545. Prétendues différences établies relativement aux poêles à essence, chauffeurs, etc., fabriqués à Sarnia, Ont., avec ceux qui ont été fabriqués aux Etats-Unis et qui vont aux mêmes destinations.

5546. Refus de la *Galt, Preston and Hespeler Railway Company* de payer pour l'emplacement de sa voie ferrée à Galt, Ont.

5547. Taux excessifs chargés par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour des effets de colons expédiés de Tyndall à Armand, Manitoba.

5548. Augmentation projetée des taux de transport de la brique de Cheltenham à Toronto, Ont.

5549. Taux généraux de transport de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans les environs de Fernie, C.-B.

5550. Refus de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler de prétendus dommages causés à la propriété dans la moitié sud de la section I, township 9, rang 10, à l'ouest du troisième méridien.

5551. Etat dangereux de la chaussée le long de la voie ferrée du Pacifique-Canadien juste à l'ouest du mille 2·1 de Kamloops, C.-B.

5552. Augmentation projetée des taux de transport des tonneaux.

5553. Taux de transport excessifs sur le charbon bitumineux expédié par chargement de wagons complets de la frontière de Niagara à Cheltenham, Ont.

5554. Délai en route d'un chargement de bestiaux de Sinclair, Man., à Lockwood, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

5555. Refus de la compagnie de téléphone Bell de se conformer aux termes d'une entente avec un abonné de Bright, Ont., relativement à l'installation et au fonctionnement d'un appareil dans sa maison.

5556. Taux de transport de la pulpe de bois expédiée par chargement de wagons complets de Sherbrooke, Qué., et Bromptonville, Qué., comparés aux taux sur les marchandises expédiées de Berlin, N.-H., dans les Etats-Unis.

5557. La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique donnant une fausse direction à un portemanteau expédié de Pocahontas à Edmonton, Alta., et finalement vendant ce dernier parce qu'il n'était pas réclamé.

5558. Refus de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation pour des bestiaux tués sur l'emplacement de la voie bien que les garde-bestiaux étaient défectueux sur l'embranchement de Mount-Elgin à Port-Burwell, Ont.

5559. La compagnie de téléphone Bell refusant d'installer un appareil dans une maison d'Aurora, Ont., à moins que l'abonné ne paye une partie du coût des poteaux conduisant à sa demeure.

5560. Augmentation projetée des taux de transport du papier à journaux.
5561. " " " " du soufre en masse.
5562. " " " " des produits chimiques.
5563. " " " " de l'argile.
5564. " " " " des biscuits, des confiseries.
5565. " " " " de la poterie.
5566. " " " " de la pierre concassée, du sable et du gravier.

5567. Augmentation projetée des taux de transport des conserves.
5568. " " " " du bois.
5569. " " " " des fruits.
5570. " " " " du gin de Berthier.
5571. " " " " des articles moulés en fer ou en acier.

5572. Augmentation projetée des taux de transport du charbon et du coke.
5573. " " " " des grains de l'ouest et des moutures expédiés dans l'est

5574. Refus de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation sur un chargement expédié de Montréal, Qué., à Vancouver, C.-B., au cours de 1909.

5575. Projet de fermer la gare du Pacifique-Canadien à la Pointe-au-Chêne, Qué.

5576. Taux de transport actuels sur des chargements de foin de West-Moncton à Cochrane, Ont.

5577. Augmentation projetée des taux de transport de la pulpe de bois, du bois de pulpe, etc.

5578. Changement dans le service des trains sur l'embranchement Thunderhill du chemin de fer Canadian-Northern dans la Saskatchewan.

5579. Abandon de l'exploitation de l'embranchement Biggar-Battleford par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

5580. Augmentation projetée des taux de transport du sucre de Saint-Jean, N.-B., à des points situés à l'ouest de Montréal.

5581. Augmentation projetée des taux de transport de matériaux à toitures, à boiseries et papiers de construction.

5582. Manque de facilités d'aiguillage entre les voies des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique à Wapske, N.-B.

5583. Projet de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'annuler les taux de parcours entier sur les pommes expédiées des ports de la baie de Quinté par voie de Brockville et Prescott à Montréal, Ottawa et Hull, Qué.

5584. Etat de la traverse de ferme au mille 75.7, subdivision de London, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, près de Drumbo, Ont.

5585. Heures de service et tarifs chargés par la compagnie du téléphone Bell à Eganville, Ont.

5586. Refus de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler une réclamation sur des fourrures perdues pendant le trajet entre Exeter, Ont., et Douglas, Man.

5587. Taux et classification des sels Epsom et Glaubers, mis en paquets de 200 livres.

5588. Taux de transport chargés sur un chargement d'avoine de Russell, Ont., à Ottawa, Ont., par la compagnie de chemin de fer Ottawa and New-York.

5589. L'équipe de construction de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern laissant de larges excavations sur les deux côtés de la voie ferrée à la traverse du chemin à deux milles au nord du village de Leask, Sask.

5590. Dommage à la propriété dû au manque de ponceaux sur la voie Prince-Albert-Battleford, compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, près de Leask, Sask.

5591. Les employés de section de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern enlevant des madriers des passages à niveau de la voie Prince-Albert-Battleford, compagnie de chemin de fer Canadian-Northern.

5592. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien construisant un passage à niveau sur la terre du plaignant dans la section 4, township 23, rang 27, à l'ouest du troisième méridien, de sorte qu'actuellement le public passe sur sa propriété.

5593. Refus de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de payer pour une perte d'huile sur un chargement expédié de Calgary, Alta., à Frobisher, Sask.

5594. Taux de transport et de passage dans la Colombie-Britannique comparés aux taux des Etats-Unis.

5595. Service non satisfaisant que reçoivent les expéditeurs de bestiaux pour expédier ces derniers de Red-Deer à Calgary, Alta.

APPENDICE B.

LISTE DES REQUETES ENTENDUES AUX SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1915.

4780. Requête de la corporation du township d'Edwardsburg, Ont., à l'effet d'être relevée de l'obligation de participer au paiement d'une partie du coût de construction et d'entretien du passage inférieur tel qu'ordonné par la commission dans son ordonnance n° 18032, en date du 13 novembre 1912, passage qui doit être construit à l'endroit où la voie ferrée du Grand-Tronc traverse le chemin conduisant à Cardinal, Ont., (Dossier n° 9437.819.)

Ordonnance rendue, amendant l'ordonnance n° 18032 en ajoutant après le mot "compagnie" dans la neuvième ligne, les mots "moins ⅓ du dit coût qui sera à la charge et payé par le village de Cardinal." Voir ordonnance n° 21683.

4781. Requête de la compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier certains terrains dans le lot 8, con. 8, township de Pelham, Ont., ces dits terrains additionnels étant requis pour les fins du trafic sur le chemin de fer Canboro, township de Pelham, Ont. (Dossier n° 21620.13.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

4782. Requête de l'Association des Manufacturiers canadiens à l'effet d'obtenir une révision de l'article 3 touchant le reçu de marchandises des messageries.

Ordonnance rendue amendant le reçu de marchandises comme le prescrit l'ordonnance de la commission n° 22973.

4783. Les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc seront appelées à donner les raisons pour lesquelles les termes de l'ordonnance de la commission touchant l'aiguillage général ne s'appliqueraient pas aux voies à chevaux.

La commission reprendra aussi son enquête sur les coutumes et charges d'aiguillage local, comme le dit la circulaire n° 20 du secrétaire, en date du 30 juillet 1913. (Dossier n° 19801.70.)

Voir jugement du commissaire en chef, en date du 8 avril 1914, appendice "C".

4784. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Company,* en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier pour l'emplacement de sa ligne de transmission, une partie des lots 85 et 88 d'une subdivision du lot 122, paroisse de Saint-Ignace du Côteau-du-Lac, Qué., propriété du révérend chanoine Dauth. (Dossier n° 23677.48.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

4785. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Company,* en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier pour l'emplacement de sa ligne de transmission une partie du lot 7, concession 2, township de Cornwall, Ontario, propriété de James Dingwall. (Dossier n° 23677.53.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

4786. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Company,* en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier pour l'emplacement de sa ligne de transmission une partie du lot 31, concession I, township de Lancaster, Ont., propropriété de D. Ross-Ross. (Dossier n° 23677.59.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

4787. A la suite d'une plainte portée par F. B. Mathys, de Montréal, Québec, touchant le poids minimum d'un chargement de wagon complet et la variété de wagons fournis pour des chargements, la compagnie devra répondre à la question générale à

savoir si les tarifs sur les marchandises dont le poids est plus élevé que les poids minimums d'un chargement de wagon complet que donne la classification canadienne des marchandises ne devraient pas être établis de manière à ce que lorsque des wagons chargés à leur pleine capacité sont fournis les minimums soient ceux de la classification et que des tarifs prorata soient chargés sur l'excédent. (Dossier n° 19475.3.)

En suspens, attendant consultation entre les directeurs du trafic des compagnies de chemin de fer et le directeur en chef du trafic de la commission.

4788. Plainte de la *Ontario and Manitoba Flour Mills, Ltd.,* contre les taux chargés sur le grain moulu à Sudbury et exportés par les ports de New-York, Philadelphie et Baltimore. (Audition ajournée.) (Dossier n° 1179.15.)

Jugement réservé.

4789. Plainte de l'Association des marchands de bois du Canada contre l'augmentation projetée des taux d'été locaux sur le bois expédié de points de la vallée de l'Ottawa à Montréal, Qué. (Dossier n° 24195.)

Voir jugement du sous-commissaire en chef, en date du 9 mai 1914, appendice "C".

4790. Plainte de l'Association des marchands de bois du Canada contre l'augmentation projetée des taux sur le bois expédié à Montréal par le Grand-Tronc. Supplément n° 51 C.R.C. N° E-2318, Pacifique-Canadien, C.R.C., n° E-2779, en vigueur le 4 mai 1914, et chemin de fer Canadian-Northern, tarif C.R.C., n° E-419, en vigueur le 6 mai 1914, suspendus par l'ordonnance n° 21621, en date du 9 avril 1914. (Dossier n° 24195.)

Voir jugement du sous-commissaire en chef, en date du 9 mai 1914, appendice "C".

4791. Les compagnies de chemin de fer devront donner les raisons pour exclure la *Essex Terminal Railway Company* comme compagnie de transport participant aux tarifs et suppléments applicables au trafic international. (Dossier n° 24129.)

Ordonnance rendue désavouant les tarifs et suppléments dont il est question. Voir jugement du sous-commissaire en chef, en date du 4 mai 1914. Appendice "C".

4792. Requête de Mme Kate Massiah demandant le changement des taux entre Lachute et Montréal ainsi que l'amélioration du service des trains entre ces deux endroits. (Dossier n° 23865.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 21889.

4793. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à l'effet de prendre, sans le consentement du propriétaire, partie du lot n° 256 du cadastre de la paroisse de Saint-Martin, dans le comté de Labelle, dans la province de Québec, appartenant à E. Labelle.

Ordonnance rendue accordant la requête.

4794. Requête de la cité de Berlin, Ont., en vertu de l'article 279, à l'effet d'obtenir une ordonnance pour empêcher la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de nuire au trafic public sur la rue King-ouest dans la cité de Berlin, Ont., en faisant le garage de ses wagons sur la dite rue; aussi une ordonnance forçant la dite compagnie d'enlever sa cour de garage et de fret de l'endroit où elle se trouve actuellement sur la dite rue et de la placer ailleurs. (Dossier n° 23411.)

Référée à l'ingénieur en chef de la commission et au directeur en chef de l'exploitation pour étude de la question avec les ingénieurs de la cité de Berlin et ceux de la compagnie du Grand-Tronc.

4795. Etude de la question de l'élimination de la pente au passage à niveau de la voie ferrée du Grand-Tronc sur la rue King, Berlin, Ont. (Dossier n° 23441.)

Référée à l'ingénieur en chef et au directeur en chef de l'exploitation de la commission pour consultation avec les ingénieurs de la cité de Berlin et ceux du Grand-Tronc.

4796. Etude de la question de l'enlèvement de la pente aux passage à niveau de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur les rues Ahrens, Webber, Edward et Waterloo, dans la cité de Berlin, Ont. (Dossier n° 9437.20)

Référée à l'ingénieur en chef et au directeur en chef de l'exploitation de la commission pour consultation avec les ingénieurs de la cité de Berlin et ceux de la compagnie du Grand-Tronc.

4797. Plainte de la *St. Mary's Horse Shoe Quarry,* de St-Mary's, Ont., contre le prétendu refus de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc d'établir un service sur leur voie de garage à moins que la compagnie Quarry ne paye les réparations faites à cette voie de garage avant que le Grand-Tronc-Pacifique n'ait eu aucun contrat avec la compagnie Quarry. (Dossier n° 24228.)

Voir jugement du commissaire Goodeve, en date du 22 mai 1914. Appendice "C".

4798. Requête de la compagnie de chemin de fer T. H. & B., en vertu des articles 237, 238 et 239, demandant l'autorisation de détourner le grand chemin entre les concessions 5 et 6, lot 22, township de Gainsboro, Ont., et d'exproprier une certaine partie de terrain reliant le dit grand chemin situé entre les lots n°s 21 et 22, concession 5, township de Gainsboro, Ont. (Dossier n° 23855.)

Ordonnance rendue accordant la requête sujette aux conditions exposées dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 21766.

4799. Etude de l'obligation d'étendre les facilités de transport entre le chemin de fer Grand-Tronc et la *Hamilton Radial Electric Railway Company,* à Burlington, Ont., à la suite d'une plainte de P. C. Patriarche, de Burlington. (Dossier n° 9614. Casier 4666.)

Voir jugement du commissaire en chef, en date du 23 mai 1914. Appendice "C".

4800. Requête de la *Hamilton Radial Electric Railway Company* demandant une ordonnance à l'effet de forcer la corporation de la cité de Hamilton, Ont., à poser un système quelconque de drainage pour l'écoulement de l'eau arrêtée par le remplissage de l'anse Sherman, à prolonger l'avenue Birch depuis son extrémité nord jusqu'à la rue Gilkinson et à s'occuper des dommages déjà causés. (Dossier n° 17347.1.)

Jugement réservé.

4801. Requête de la *Grand Gypsum, Ltd.,* de Hamilton, Ont., demandant une ordonnance forçant le chemin de fer Grand-Tronc à construire une voie de garage depuis sa voie ferrée jusqu'aux terrains de la demanderesse situés dans le township de Cayuga-nord, Ont., formés de la moitié sud des lots 45, concession 1, au nord du chemin Talbot dans le dit township de Cayuga-nord, sauf cette partie des dits terrains cédée à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc; aussi plainte de la *Grand Gypsum, Ltd.,* que le chemin de fer Grand-Tronc ne s'est pas conformé à l'ordonnace de la commission n° 20819, en date du 14 novembre 1911, autorisant la construction de cette voie de garage dans les deux mois qui ont suivi la date de la dite ordonnance. (Dossier n° 22370.11.)

La commission a ordonné à la compagnie de chemin de fer de faire le tracé de la voie avant le 30 avril, les requérants devant faire le régalage dans deux semaines et la compagnie de chemin de fer poser les rails dans les deux semaines qui suivront. Jugement réservé quant à la répartition du coût.

4802. Requête de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 29 et 176, demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance n° 17562 autorisant la compagnie de chemin de fer T. H. & B. à construire une voie de garage pour la *National Steel Car Company,* ou, autrement, une ordonnace à l'effet d'autoriser la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à faire usage de l'embranchement dont la construction a été autorisée par la dite ordonnance et à avoir les mêmes intérêts et privilèges sur cette voie que ceux que possède la compagnie du Grand-Tronc sur une voie possédée en commun, dont la construction a été autorisée par l'ordonnance n° 15294 et qui est relié à l'embranchement dont la construction a été autorisée par l'ordonnance n° 17562. (Dossier 20519.)

Ordonnance rendue autorisant la compagnie demanderesse à se servir du dit embranchement que la compagnie T. H. & B. a été autorisée à construire jusqu'aux

terrains de la *National Steel Car Co.* Si les partis ne peuvent s'entendre sur la répartition du coût, la commission s'en occupera. Ordonnance n° 17562 en partie annulée. Voir ordonnance 21899.

4803. Requête de la *Hamilton Street Railway Company,* en vertu de l'article 227, demandant la permission de traverser la voie ferrée de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc (voie principale), sur l'avenue Kenilworth, township de Barton, Ontario. (Dossier n° 23753.)

Ordonnance rendu conformément aux termes du jugement du commissaire en chef lors de l'audition.

4804. Requête de la corporation de la cité de Hamilton, Ontario, demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la commission n° 21618 en date du 7 avril 1914, autorisant la compagnie de chemin de fer T. H. & B. à construire une voie de garage dans la cité de Hamilton, Ontario, conduisant aux terrains de la *Gillies-Guy Coal Company.* (Dossier n° 22581.9.)

Voir jugement du commissaire en chef, en date du 21 mai 1914, appendice "C".

4805. Requête de Kerr, Thomson & Snider, de Hamilton, Ontario, aux noms de propriétaires, demandant d'amender les ordonnances de la commission n°s 16671, 18906 et 20577, touchant le garage de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur l'avenue Ferguson, Hamilton, Ontario.

Remarque.—Les requérants seront entendus au sujet de l'ordonnance ultérieure forçant la compagnie de chemin de fer à prendre les propriétés aux prix fixés par des arbitres ou à rembourser les propriétaires et à payer les dommages causés aux propriétés qui ont souffert des ordonnances de la commission depuis juin 1912 jusqu'à date. (Dossier n° 18292, partie 3.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 21868.

4806. Requête de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa voie ferrée à travers la rue Main dans le village d'Orono, township de Clark, comté de Durham, Ontario, à la station 1274.35. (Dossier n° 3878.106.)

Aucune ordonnance rendue. L'ingénieur en chef de la commission fera inspection et rapport.

4807. Etude de la question de protection au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Main, Dundalk, Ontario. (Dossier n° 9437·1080.)

Ordonnance rendue conformément au jugement du commissaire en chef lors de l'audition. Le village de Dundalk devra d'abord choisir l'emplacement de la rue Holland. (Dossier n° 9437.1080.)

4808. Requête de Thomas H. Bickle, du township de Darlington, Ontario, en vertu des articles 252-253, demandant une ordonnance forçant la compagnie de chemin de fer C.L.O. & W. à construire un passage à niveau convenable à l'endroit où sa voie ferrée traverse sa ferme, comprenant la moitié nord du lot 35 dans la première concession du township de Darlington, Ontario. (Dossier n° 3701.367.)

Ordonnance rendue forçant la compagnie de chemin de fer à remplir la dépression formé par le ruisseau qui traverse la ferme du requérant au moyen de gravier et à élever la rampe, au ruisseau, de 18 pouces. Voir ordonnance n° 22215.

4809. Requête de H. J. McPherson, du township de Beverly, Ontario, en vertu de l'article 226, demandant une ordonnance forçant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire une voie de garage d'un point de sa voie principale jusqu'à la propriété du requérant (carrière de pierre) sur le lot 32, con. 7, pointe de Puslinch, comté de Wellington, Ontario. (Dossier n° 22370.34.)

Ordonnance rendue rejetant la requête. Voir ordonnance n° 21861.

4810. Requête des townships de Maidstone, Rochester et Tilbury-ouest, et de S. G. Millen, *et al,* en vertu de l'article 284, demandant une ordonnance forçant la compagnie de chemin de fer *Michigan Central* d'établir un meilleur service de trains du matin dans la ville de Windsor, Ontario. (Dossier n° 21953.)

La commission ordonne le maintien du train n° 109 jusqu'à ce que la compagnie ait fourni à la commission la déclaration et les renseignements demandés à l'audition.

4811. Requête de la compagnie de chemin de fer *London and Lake Erie* demandant une ordonnance l'autorisant à relier sa voie ferrée à celle de la *Michigan Central Railway Company* à l'extrémité ouest de la cité de Saint-Thomas, Ontario, et touchant l'ordonnance de la commission n° 21513, en date du 16 mars 1914, autorisant ce raccordement. (Dossier n° 6713.56.)

Ordonnance rendue amendant l'ordonnance n° 21513, en date du 16 mars 1914; établissant que le coût sera payé par la compagnie de chemin de fer Michigan-Central. (Ordonnance n° 21690.)

4812. Plainte de la *Milton Pressed Brick Company Ltd.,* de Milton, Ont., contre le fait que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien arrête les travaux de construction de sa voie double entre Toronto et la jonction de Guelph, Ont. (Dossier n° 22262.16.)

Requête rejetée.

4813. Plainte de la *Canada Foundry Company, Ltd.,* Toronto, Ont., au sujet de l'entente qui existe entre les requérants et la compagnie de chemin de fer Michigan-Central touchant la voie de garage conduisant à l'usine d'acier de structure à Shipyard, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier n° 22327.)

Cause biffée du rôle; elle ne sera pas réinscrite pour audition à moins que l'une ou l'autre des parties intéressées n'en fasse la demande à la commission.

4814. Requête de la compagnie de chemin de fer Ontario et Québec, (Pacifique-Canadien), en vertu des articles 222, 227 et 246, demandant l'autorisation de construire une voie de garage à partir d'un point de la voie centrale de sa ligne principale, à l'est de la rue Shaw, Toronto, Ont., de là traversant à niveau la voie ferrée du chemin de fer Canadian-Northern et passant sous la ligne de la *Toronto and Niagara Power Company,* pour se rendre sur les propriétés de la *National Cash Register Company,* situé sur le lot de township 27, concession 2, de la baie dans le township de York, Ontario. (Dossier n° 22333.16.)

Ordonnance rendue accordant la requête sujette aux conditions établies dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 21736.

4815. Requête de la *Byron Telephone Company, Ltd.,* en vertu des articles 355-360, demandant une ordonnance fixant les taux et les droits que peut charger la dite *Byron Telephone Company, Limited,* et la compagnie du téléphone Bell du Canada, pour les échanges entre les deux dites compagnies et répartissant des charges. (Dossier n° 3839.9.)

Question réglée entre les parties. L'entente devra être mise au dossier et ordonnance conforme sera rendue.

4816. Requête de la *Sheldon's Ltd.,* pour les taux de sixième classe de la classification canadienne des appareils de chauffage et de ventillation en wagons complets. (Dossier n° 19367.25.)

Ordonnance rendue rejetant la requête mais amendant la classification n° 16 quant à l'item 38, page 65. Voir ordonnance n° 21969.

4817. Plainte de la *Dominion Millers Association* et de la *Canadian Manufacturers' Association* contre les règlements projetés touchant le grain en transit tels que publiés dans le tarif G.R.C. du Grand-Tronc, n° E-2765, suspendu par l'ordonnance n° 21590. (Dossier n° 24130.)

Les parties devront essayer de s'entendre entre eux avec le directeur en chef du trafic de la commission. En attendant la cause est biffée du rôle et n'y sera pas réinscrite à moins que les associations requérantes n'en fassent la demande.

4818. Plainte des compagnies Ontario et Dominion Sewer Pipe contre le tarif de deux centins par 100 livres chargés sur l'argile expédiée de Waterdown à Mimico et à Swansea publié dans le supplément du tarif n° 146 C.R.C. de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc n° E-2552. (Dossier n° 23913.)

Ordonnance rendue désavouant le supplément n° 146 du tarif spécial C.R.C. n° E-2552 de la compagnie du Grand-Tronc, et rescindant le tarif d'un demi-cent par cent livres. Voir ordonnance n° 21746.

4819. Requête de la *Maples, Limited,* Montréal, Qué., demandant que le beurre d'érable soit inscrit en troisième classe dans la classification canadienne des marchandises lorsqu'il est expédié en quantité moindre qu'un chargement de wagon complet et en cinquième pour les wagons complets ou lorsqu'il est expédié avec du sirop. (Dossier n° 19367.30.)

Ordonnance rendue classifiant le beurre d'érable avec le beurre de pistaches, et incluant le fromage d'érable; ceci devra être ajouté au supplément n° 3 de la classification canadienne des marchandises n° 16. Voir ordonnance n° 21745.

4820. Plainte de la *Consumers Gas Co.,* de Toronto, Ont., contre le tarif sur le coke de Toronto à Buffalo, et requête des compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien demandant la révision du tarif sur le coke. (Dossier n° 23788.)

Voir le jugement du commissaire en chef, en date du 21 mai 1914, appendice "C". Ordonnace conforme rendue réduisant le tarif conjoint sur le coke expédié par wagons complets d'un poids minimum de 40,000 livres, de 95 cents à 65 cents par tonne de 2,000 livres, en vigueur le 2 juin 1914. Voir ordonnance n° 21958.

4821. *Re* les travaux du pont de la rue Albert, Oshawa, Ont.

Remarque.—La commission entendra les objections de la ville aux détails du plan du pont de la rue Albert. (Dossier n° 3701.176.)

Jugement réservé.

4822. *Re* les règlements touchant l'exploitation.

La commission étudiera la requête de la compagnie de chemin de fer Michigan-Central demandant l'adoption du rouge et du jaune comme indications de nuit à l'arrière des convois à la place du rouge et du vert. (Dossier n° 4135.20.)

La *Michigan Central Railroad Co.* a consenti à adopter les règlements de la Commission concernant les feux rouges et verts. Aucune ordonnance nécessaire.

4823. Etude de l'affaire des plans de la gare Union, à Toronto, des différentes questions venant de l'ordonnance concernant le viaduc de Toronto, comprenant les questions au sujet du pont de la rue York; et la répartition du coût des travaux de division des niveaux à North-Toronto. (Dossier n° 588, causes 3322 et 2828, et dossiers n°s 12021.70 et 9437.153).

Ordonnance rendue déclarant que la compensation devant être payée à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, pour la propriété requise actuellement pour le viaduc et pour les dommages résultant de la construction du viaduc, telle que définie par la réserve de la clause 3 de l'entente du 29 juillet 1913, entre les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, et approuvée par l'ordonnance de la commission n° 19926, soit supportée et payée par la cité de Toronto.

4824. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu des sections 227 et 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer avec la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, et de construire une voie particulière pour la *Malleable Castings Company* à Smiths-Falls, township de Montague, Ont., et de raccorder cette voie avec la voie particulière du Pacifique-Canadien pour la *Malleable Castings Company,* et de traverser la rue Elmsley avec cette voie. (Dossier n° 23894.)

Jugement réservé. La *Canadian Northern Ontario Railway Company* doit fournir une déclaration démontrant la nécessité du raccordement au point de vue public.

4825. Requête de la *St. Lawrence and Ottawa Railway Co.,* (Pacifique-Canadien), en vertu de l'article 178, demandant l'autorisation d'exproprier un certain terrain, lot n° 17, sur le côté nord de la rue McTaggart, dans la cité d'Ottawa, Ont., terrain qui est requis pour l'agrandissement des terminus de la rue Sussex. (Dossier n° 24290.)

Ordonnance rendue accordant la requête. Voir ordonnance n° 21762

4826. La question de l'obtention d'un plus grand nombre d'appareils pour la combustion de la fumée, et de l'amplification des ordonnances actuellement en vigueur dans le but de diminuer la fumée nuisible aux terminus, sera considérée. (Dossier nº 6595, cause 3023.)

Question transmise à l'officier en chef de l'exploitation de la Commission pour faire préparer un rapport. En attendant, le jugement de la Commission est réservé.

4827. Etude de l'affaire des plans de la gare Union, à Toronto; des différentes questions venant de l'ordonnance concernant le viaduc de Toronto, comprenant la question de la construction du pont de la rue York; et la répartition du coût des travaux de division de niveaux à North-Toronto. (Audition remise.)

(Dossier n° 588, cause n° 3322, dossier n° 588, cause 2828, dossiers nos 12021.70 et 9437.153.)

Plans approuvés tel qu'il est défini dans le jugement verbal du commissaire en chef.

4828. Requête de W. W. Vickers, de Toronto, Ont., au nom de Frederick C. Clarkson, de Toronto, fidéicommis des créanciers de la *Dominion Grain Company* et de la *Security Investments, Limited,* et R. L. D. Taylor, pour une ordonnance obligeant les chemins de fer et les autres corporations intéressées dans l'acquisition de terrains pour la gare Union, Toronto, Ont., de faire immédiatement l'expropriation, en déposant les plans nécessaires et en nommant des arbitres pour déterminer la valeur des dits terrains, en vertu de la loi d'expropriation par les chemins de fer; ou dans l'alternative, de libérer les dits terrains de toute restriction directe ou indirecte, et de permettre au dit demandeur d'en disposer sur le marché. (Dossier n° 588.30.)

La Commission a décidé qu'il n'est pas nécessaire d'émettre une ordonnance formelle. La compagnie de chemin de fer doit déposer le plan au bureau d'enregistrement vers le 12 mai 1914.

4829. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* demandant une ordonnance en vertu de l'article 159 de la Loi des Chemins de fer, sanctionnant et approuvant l'emplacement de la ligne de chemin de fer de la compagnie demanderesse dans les townships d'York et de Scarboro, dans le comté d'York, province d'Ontario, du mille 0 au mille 7.60 de la rue Yonge. (Dossier nº 3878.532.)

Cause rayée de la liste.

4830. Requête de Frederick C. Clarkson, de Toronto, fid-icommis des créanciers de la *Dominion Grain Company Limited* et de la *Security Investments Limited,* et R. L. D. Taylor, pour une ordonnance obligeant les chemins de fer et les autres corporations intéressées dans l'acquisition de terrains pour la gare Union, Toronto, Ont., de faire immédiatement l'expropriation, en déposant les plans nécessaires et en nommant des arbitres pour déterminer la valeur des dits terrains, en vertu de la loi d'expropriation par les chemins de fer; ou dans l'alternative, de libérer les dits terrains de toute restriction directe ou indirecte, et de permettre au dit demandeur d'en disposer sur le marché. (Dossier n° 588.30.)

La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien doit déposer le plan au bureau d'enregistrement vers le 12 mai. Nulle ordonnance formelle nécessaire.

4831. Requête de la cité de Trois-Rivières, P.Q., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de placer des barrières où sa ligne de chemin de fer traverse la rue Bonaventure, Trois-Rivières, P. Q. (Dossier n° 9437.1088.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer des barrières aux rues Saint-Maurice, Saint-Thomas et Bonaventure, dans la cité de Trois-Rivières; les travaux devront être terminés le 20 juillet 1914; 20 pour 100 du coût de l'installation devant être payés par le Fonds des Passages à niveau de Chemins de fer; les frais de maintien devant être payés, les trois quarts par la compagnie de chemin de fer, et le quart par la demanderesse. Voir ordonnance 21866.

4833. Requête de la cité de Trois-Rivières, P.Q., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer des barrières où sa ligne de chemin de fer traverse l'avenue Laviolette, Trois-Rivières, P.Q., (Dossier n° 9437-1090.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'installer et de maintenir à ses propres frais une sonnerie automatique au dit passage à niveau. Voir ordonnance 21815.

4834. Etude de la question de protection au passage de la *Dominion Atlantic Railway Company* sur le chemin public immédiatement à l'ouest de la gare de Waterville, N.-B. (Dossier n° 9437-955.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer d'engager un gardien pour protéger ce passage. Voir ordonnance n° 21134.

4835. Plainte du conseil municipal du comté de Kings, N.-E., au sujet de la fermeture par la compagnie de chemin de fer *Dominion Atlantic* du chemin public conduisant de Cambridge, dans le comté de Kings, à Waterville, passé l'église presbytérienne, à l'est de la gare à cet endroit. (Dossier n° 9437-987.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer d'installer une sonnerie automatique au dit passage pour le 3 septembre 1914, 20 pour 100 des frais devant être payés par le Fonds des Passages à Niveau de Chemins de Fer, et le reste par la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance n° 22135.

4836. Etude de la pétition du public de Grafton, N.-E., et du district, concernant le passage de la compagnie de chemin de fer *Dominion Atlantic* au chemin de Grafton. (Dossier n° 14126-2.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer de remplir les approches de ce passage, sur une distance de 300 pieds au sud et de 400 pieds au nord, les travaux devant être exécutés aux frais de la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance n° 21921.

4837. Etude de la question de protection au passage de la compagnie de chemin de fer *Dominion Atlantic* à Port-William, N.-E. (Dossier n° 9427-1120.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer d'engager un signaleur pour protéger le dit passage. Voir ordonnance n° 21900.

4838. Plainte du *Board of Trade* de Frédéricton, de ce que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, exige des taux plus élevés à et de Fredericton que ceux de Saint-Jean, N.-B. (Dossier n° 23718.)

Ordonnance rendue obligeant la *Dominion Express Company* de publier et de déposer un tarif spécial pour les envois directs de lait ou de crème à Boston, Mass., suivant les taux définis dans l'ordonnance, tarif devant être en vigueur pas plus tard que le 1er juillet 1914. Voir ordonnance 21968.

4839. Requête de la *Farmers' Dairy and Produce Company, Limited,* de Saint-Jean, N.-B., demandant un taux pratique sur le lait en pleins wagons de Saint-Jean à Boston, Mass., par train de marchandises, de voyageurs et par messageries. (Dossier n° 23718.)

Ordonnance rendue obligeant la *Dominion Express Company* de publier et de déposer un tarif spécial pour les envois directs de lait ou de crème à Boston, Mass., suivant les taux définis dans l'ordonnance, tarif devant être en vigueur pas plus tard que le 1er juillet 1914. Voir ordonnance 21968.

4840. Etude de la question de protection de la traverse par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Saint-Jean-Ouest, de la *St. John Electric Railway* sur la rue Main, Saint-Jean, N.-B. (Dossier n° 2463.)

Ordonnance rendue à l'effet que le passage en question soit protégé au moyen d'un appareil de demi-enclanchement, sujet aux termes et conditions définis dans l'ordonnance. Voir ordonnance 21914.

4841. Plainte de I. E. Gillmor, de Second-Falls, N.-B., au sujet du clôturage sur la ligne du chemin de fer *Bay Shore,* maintenant la compagnie de chemin de

fer Pacifique-Canadien, aux environs de la gare de la rivière Donny. (Dossier n° 9994-100.)

La commission a décidé qu'aucune ordonnance n'était pas nécessaire.

4842. Plainte du noviciat de Notre-Dame des Anges, P.Q., au sujet des taux chargés pour le service du téléphone par la compagnie de téléphone Bell du Canada. (Dossier n° 3574-115.)

Voir le jugement du commissaire S. J. McLean, en date du 17 juillet 1914. Annexe " C ".

4843. Plainte de C. P. Newman, de Lachine-Locks, P.Q., au sujet de l'augmentation projetée par la compagnie de téléphone Bell du taux annuel pour l'emploi du téléphone à la demeure du plaignant. (Dossier n° 3574113.)

Voir le jugement du commissaire McLean, en date du 17 juillet 1914, annexe " C ", condamnant les taux en question.

4844. Plainte des *Board of Trade* de Montréal, Ottawa et Québec, au sujet de l'abolition des taux d'été entre Montréal et Ottawa, Montréal et Québec et les points intermédiaires, aussi de Montréal aux stations du Grand-Tronc d'Iroquois à Rideau, et aux stations du Pacifique-Canadien de Winchester à Smiths-Falls, y compris Brockville et Prescott. (Dossier n° 24223.)

Jugement réservé.

4845. Plainte de la *Superior Sand and Gravel Company* au sujet du taux chargé par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport du sable et du gravier de Saint-Gabriel, P.Q., à Montréal. (Dossier n° 24180.)

Requête renvoyée.

4846. Plainte de Damase Goyette, de Lemoyne, P.Q., concernant l'enlèvement par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, du passage aux environs de la jonction d'Iberville, dans la paroisse de Saint-Athanase, P.Q. (Dossier n° 22734.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer de fournir et de construire un passage de ferme aux frais du demandeur, les travaux devant être terminés pour le 9 juillet 1914. Voir ordonnance n° 21959.

4847. Plainte du township de Cleveland, dans le comté de Richmond, P.Q., concernant la protection du passage Jeffrey, Grand-Tronc.

NOTE.—On discutera plus tard la question de la répartition du coût des travaux. (Dossier 9437-943.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête.

4848. Requête du conseil municipal du village de Beauport, P.Q., en vertu de l'article 237, pour deux passages à niveau sur la ligne de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company*, dans le village de Beauport, P.Q. (Dossier n° 24071.)

Ordonnance rendue autorisant le demandeur de construire deux passages à niveau sur le chemin de fer. Voir ordonnance n° 21863.

4849. Plainte du village de South-Durham, P.Q., concernant l'état prétendu dangereux du passage (Passage Bergevin) sur la ligne de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc entre Danby et South-Durham, P.Q. (Dossier n° 9437-1118.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer de changer le niveau des approches du dit passage d'un en seize, les travaux devant être terminés pour le 18 juillet 1914. Le coût des travaux devant être supporté et payé par la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance n° 21836.

4850. Concernant le pont au-dessus des voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et du chemin de fer *Montreal Park and Island* au chemin de Lachine, Rockfield, P.Q.

(Note). La commission étudiera la réclamation des diverses parties intéressées qui doivent recevoir une compensation pour des dommages, s'il y en a, venant de la construction du pont au-dessus des voies de chemins de fer à Rockfield, et du détournement du chemin de Lachine en haut, venant de la construction de ce pont, ces dommages devant être inclus dans le coût des travaux. (Dossier n° 9437-119. Partie 2.)

Ordonnance rendue modifiant l'ordonnance de la Commission n° 10437, et décrétant que toutes les sommes dépensées pour acquérir des propriétés requises pour les travaux, et toutes les sommes payées en compensation pour des dommages seront considérées comme faisant partie du coût des travaux ordonnés par la Commission. Voir ordonnance n° 21853.

4851. Requête de la compagnie de chemin de fer *Atlantic and North Western* (Pacifique-Canadien), en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire à niveau une nouvelle voie (double voie) de sa ligne principale, subdivision de Farnham, traversant la rue Champlain, dans la ville de Saint-Jean, P.Q., au mille 19.9 de la dite ligne. (Dossier n° 19855-20.)

Ordonnance rendue accordant la requête et annulant l'ordonnance n° 21714. Voir ordonnance n° 21864.

4852. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Co.,* en vertu de l'article 178, pour l'autorisation d'exproprier un droit de passage pour sa ligne de transmission, sur partie du lot 1, paroisse de Saint-Ignace du Coteau du Lac, P.Q., propriété de Mme D. Tremblay. (Dossier n° 23677.38.)

Jugement réservé. La compagnie doit obtenir du ministère des Chemins de fer et Canaux l'approbation du plan, tel que mentionné par le commissaire en chef.

4853. Requête de la *Montreal Light, Heat and Power Company* pour l'autorisation de placer un tuyau à gaz de 30 pouces pour les nouveaux travaux sur le canal de Lachine, à travers le marais actuellement loué par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du ministère des Chemins de fer et Canaux, portant les numéros du cadastre 1005, 1026, 1025, paroisse de Lachine, près de l'extrémité ouest des parcs de Turcot. (Dossier n° 23918.)

Ordonnance rendue accordant la demande, sujet aux termes et conditions définis dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22051.

4854. Etude de la question de protection au passage de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à la rue Saint-Ambroise, dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 9437-1100.)

En suspens, pour être réglée en même temps que la question de la division des niveaux.

4855. Requête de la cité de Montréal, P.Q., en vertu des articles 29-52 et des amendements, pour changer en partie le jugement de la Commission en date du 18 juin 1912, au sujet de la requête de la Chambre de commerce de la cité de Montréal, pour faire disparaître tous les passages à niveau sur le droit de passage de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 24218.)

Jugement réservé. Les parties doivent tenter d'en venir à un arrangement. Sinon, la Commission s'occupera de l'affaire.

4856. Requête de la cité de Montréal, P.Q., pour que la ville de Verdun, la cité de Westmount et la *Montreal Tramways Company* soient constituées parties dans la requête de la Chambre de commerce, et qu'elles reçoivent l'ordre de défrayer une partie du coût de l'élévation des voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 24218.1.)

Requête en suspens, la commission devant visiter les lieux.

4857. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Company,* pour prendre des terrains dans le lot 332, propriété de Maurice et Adolphe Tessier dans la paroisse de St-Joseph de Soulanges, P.Q. (Dossier n° 23677.67.)

Rayée de la liste.

4858. Requête de la *Cedar Rapids Manufacturing and Power Company,* pour prendre des terrains dans le lot 332, propriété de Maurice Tessier, dans la paroisse de St-Joseph de Soulanges, P.Q. (Dossier n° 23677.67.)

Rayée de la liste.

4859. Requête de Joseph Denis, de Montréal, P.Q., en vertu de la section 226, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de

construire une ligne principale du Pacifique-Canadien, entre les avenues Melrose et Belgrade, quartier Notre-Dame-de-Grâce.

Les parties doivent tenter de régler l'affaire entre elles.

4860. Requête de la *Hepworth Silica Pressed Brick Co., Limited,* d'Hepworth, Ont., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de construire une voie en cul-de-sac jusqu'à la propriété de la compagnie demanderesse à Hepworth, Ontario, et plainte au sujet du taux d'aiguillage de $2 par wagon que se propose de charger la compagnie de chemin de fer. (Dossier n° 21428.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

4861. Requête de la corporation de la ville d'Aylmer, P.Q., pour une réduction du taux entre Ottawa et Aylmer, sur le chemin de fer électrique de Hull. (Dossier n° 21781.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 21905.

4862. Etude additionnelle de la plainte de la *Consumers' Gas Company* de Toronto, concernant les taux pour le transport du coke dans les groupes des terminus de Toronto. Cause entendue à Toronto le 24 avril. (Dossier n° 23788.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

4863. Plainte des *Board of Trade* de Montréal, Ottawa et Québec, au sujet de l'abolition des taux d'été entre Montréal et Ottawa, Montréal et Québec, et les points intermédiaires, aussi de Montréal aux stations du Grand-Tronc, d'Iroquois à Rideau, et les stations du Pacifique-Canadien, de Winchester à Smiths Falls, y compris Brockville et Prescott. (Dossier n° 24233.)

En suspens. Rien de décidé pour le présent.

4864. Requête des résidents des environs de New-Sydenham, Manitoba, pour un chemin ou approche à la station de la voie d'évitement de Layland, sur la ligne de la compagnie de chemin de fer Grand-Nord. (Dossier n° 2142.1.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer de construire une bonne route à l'extrémité sud du terrain de la station, et de la niveler sur une largeur de 20 pieds, et de mettre en bon état la plateforme de chargement. Les travaux devant être terminés le 15 août 1914.

4865. Requête de Frank Yestrau, du bureau de poste de Rosewood, Man., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern d'arrêter son train rapide à Dufresne, Man. (Dossier n° 24100.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4866. Requête de A. C. Belmer, de Dauphin, Man., au nom des cultivateurs des environs de Dauphin, Man., pour une voie d'évitement ou en cul-de-sac, devant servir au chargement du grain, à un endroit à mi-chemin environ entre Dauphin et Ashville, sur la ligne de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier n° 342.3.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer de construire une voie de chargement du grain entre Dauphin et Ashville pour le 1er septembre 1914.

4867. Requête de la ville de Gladstone, Man., pour une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien de construire un passage de chemin public sur leur ligne à la rue Dufferin, Gladstone, Man. (Dossier n° 24210.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4868. Requête des résidents de Niverville, Manitoba, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de nommer et de maintenir un agent de gare permanent à cet endroit. (Dossier n° 20776.)

Nulle ordonnance nécessaire, mais la compagnie de chemin de fer ne doit pas rappeler l'agent de gare sans en avertir la commission, la ville de Niverville et le *Board of Trade* de Niverville.

4869. Pétition des résidents de Lac-du-Bonnet, Manitoba, demandant que le Pacifique-Canadien reçoive l'ordre de construire une plate-forme à un endroit devant le village et de faire arrêter le train local soir et matin. (Dossier n° 19348.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4870. Requête de Charles Pritchard, de Winnipeg, Manitoba, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de déterminer la compensation qui lui est due pour la propriété située entre le droit de passage et l'avenue Jubilee, lot 32, bloc "C", plan 680, et pour une ordonnance annullant l'ordonnance de la commission n° 19120, en date du 26 avril 1913. (Dossier n° 20311.6.)

Rayée de la liste, la compagnie de chemin de fer ayant arrangé la compensation à être payée.

4871. Requête de la municipalité rurale de Saint-Andrews, Manitoba, en vertu de la section 250, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, sur son embranchement de Winnipeg Beach, de construire un ponceau convenable sous ses voies à chacun des chemins publics suivants:

Chemin entre les lots de rivière 103 et 104, paroisse de St-Andrews.

Chemin entre les lots de rivière 119 et 120, paroisse de St-Andrews.

Avenue Greenwood, ville de Selkirk, Manitoba.

Chemin entre les sections 2 et 10-17-4, E.M.P., Manitoba.

Chemin entre les sections 15 et 22-17-4, E.M.P., Manitoba.

Note.—La commission considérera la question du coût des travaux. (Dossier n° 24151.)

Envoyée à l'ingénieur de la commission pour inspection et rapport.

4872. Plainte de Geo. Parks *et al*, de Winnipeg, Man., concernant la distinction par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien entre les propriétaires particuliers d'automobiles et les compagnies de taxi, dans le transport des voyageurs de la gare du Pacifique-Canadien à divers endroits dans la cité de Winnipeg, Manitoba. (Dossier n° 23638.)

Envoyée à l'officier d'exploitation de la commission, pour inspection et rapport.

4873. Plainte de la *Swift Canadian Company*, de Winnipeg, Man., de ce que les compagnies de chemin de fer refusent les taux pour les cochons arrangés de la classification canadienne pour le transport des marchandises, aux cochons arrangés dont la tête est enlevée et dont le dos est fendu. (Dossier n° 19367.28.)

Rayée de la liste, la chose ayant été arrangée par la demanderesse avec les compagnies de chemin de fer.

4874. Plainte de John Thomas, de Winnipeg, Manitoba, au sujet des taux prétendus excessifs pour le transport du bois de corde de Richan, Ont., à Winnipeg, Man. (Dossier n° 23945.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4875. Plainte de la *Canadian Industrial Exhibition Association* de Winnipeg, de ce que les compagnies se proposent cette année de charger les taux pour voyage simple pour le voyage aller et retour, au lieu des taux moins élevés, qui sont d'environ 25 pour 100 moins élevés que les taux pour voyage simple, qu'on chargeait autrefois. (Dossier n° 24127.)

Nulle ordonnance rendue parce qu'aucune intervention n'est nécessaire.

4876. Requête de la *Smart Woods, Ltd.*, de Winnipeg, Man., pour une décision de la commission concernant la responsabilité des compagnies de chemins de fer en vertu de l'ordonnance au sujet des connaissements maritimes. (Dossier n° 23375.)

Voir le jugement du commissaire-en-chef en date du 20 juillet 1914. Annexe "C". Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 22279.

4877. Plainte de James Auld, de Winnipeg, Man., au sujet du service des trains de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Lac-du-Bonnet, Man. (Dossier n° 24302.)

Envoyée au département d'exploitation de la commission pour rapport.

4878. Requête de la *Tuxedo Park Co., Ltd.,* de la *Canada Cement Co., Ltd.,* et de la *South Winnipeg, Ltd.,* en vertu des sections 176 et 317, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de recevoir, expédier et livrer sur et de la voie en cul-de-sac existant actuellement sur la propriété des réquérantes, située dans les lots 60, 61, 62 et 63, dans la paroisse de Saint-Boniface, et de 1 à 11 dans la paroisse de Saint-Charles, Man., suivant les termes et conditions que la commission jugera justes et raisonnables. (Audition remise.) (Dossier n° 15772.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la commission doit fournir un rapport à ce sujet.

4879. Etude de la question de protection à donner à la traverse du Pacifique-Canadien, du *Canadian Northern* et du *Winnipeg Joint Terminals* à l'avenue Provencher dans la cité de Saint-Boniface, Man., et la répartition du coût de cette protection. (Dossier n° 24178.)

Rien de décidé, le chemin de fer Canadian-Northern consent de payer le coût total du gardien jusqu'à ce qu'on puisse voir l'effet de cet arrangement. La question peut être soulevée plus trad sur demande du Canadian-Northern pour révision.

4880. Plainte de la *W. J. Guest Fish Co., Ltd.,* de Winnipeg, Man., au sujet des taux de messageries pour le poisson frais de Vancouver à Winnipeg, Man. (Dossier n° 4214.436.)

Voir le jugement du commissaire en chef en date du 12 octobre 1914, annexe "C". Ordonnance rendue renvoyant la plainte. Voir ordonnance 22893.

4881. Requête de la cité de Saint-Boniface, Man., pour l'extension des limites de perception et de livraison de messageries, déterminées par l'ordonnance n° 19849 en date du 30 mai 1913. (Dossier n° 4214.159.)

Ordonnance rendue déterminant les limites de perception et de livraison de messageries et annulant l'ordonnance n° 19849. Voir ordonnance n° 22231.

4882. Requête de la cité de Saint-Boniface, Man., en vertu de la section 237, pour l'autorisation de construire certaines rues traversant l'embranchement d'Emerson, de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la cité de Saint-Boniface, Man. (Dossier n° 23395.)

En suspens, pour être discutée par la cité de Winnipeg avec la commission des Utilités Publiques du Manitoba.

4883. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de la section 237, pour l'autorisation de construire une voie additionnelle traversant la rue Marion, dans la cité de Saint-Boniface, Man., sur son embranchement de Winnipeg à Emerson, division du Manitoba. (Dossier n° 21823.)

Ordonnance rendue autorisant une voie additionnelle.

4884. Requête de la ville de Tuxedo, Man., demandant une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* et la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de construire et de maintenir un passage de rue convenable traversant leurs voies, où ces dernières sont traversées par où traversent le boulevard Kenniston, dans la cité de Winnipeg, et dans la ville de Tuxedo, ou la continuation vers le sud, ou autorisant la dite ville de construire ce passage et de répartir les frais entre la dite ville, la cité de Winnipeg et les compagnies de chemin de fer. (Dossier n° 23675.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Voir ordonnance n° 22909.

4885. Requête de la municipalité rurale de Fort-Garry, Man., demandant une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* de fournir un viaduc suffisant et convenable sous sa voie, où celle-ci traverse le chemin Pembina, Winnipeg, Man. (Dossier n° 20311.1.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 22102.

4886. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* pour l'autorisation d'enlever le raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et les

voies des terminus conjoints de Winnipeg, à la rue Higgins, Winnipeg, Man. (Dossier n° 23815.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 23177.

4887. Concernant le passage de la *Winnipeg Street Railway*, sur l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Selkirk et à la rue McPhillips, Winnipeg, Man., autorisée par l'ordonnance n° 15449, en date du 15 septembre 1911, et sur la voie en cul-de-sac de l'embranchement de Winnipeg Beach du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Selkirk, Winnipeg, autorisée par l'ordonnance n° 21287, en date du 29 janvier 1914. (Dossier n° 17610.) Requête rayée de la liste.

4888. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance obligeant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de prendre et d'enlever de l'avenue Selkirk dans la cité de Winnipeg, une certaine voie en cul-de-sac se raccordant avec l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Pacifique-Canadien, immédiatement au nord de la dite avenue Selkirk, et conduit vers le sud par l'avenue Selkirk jusque dans les terrains d'exposition, et de raccorder cette voie en cul-de-sac avec l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Pacifique-Canadien au sud de l'avenue Selkirk. (Dossier n° 23122.)

Voir le jugement du commissaire en chef en date du 30 octobre 1914. Annexe "C".

4889. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu des sections 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie en cul-de-sac pour la *Dominion Lumber and Fuel Company* dans le lot 38, paroisse de Saint-Jean, Winnipeg, Man. (Dossier n° 22318.18.)

Ordonnance rendue accordant la demande, sujette aux termes et conditions déterminés dans l'ordonnance. Ordonnance n° 21267 annullée. Voir ordonnance n° 22835.

4890. Requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu des sections 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie en cul-de-sac pour la *Dominion Lumber and Fuel Company* dans le lot 38, paroisse de Saint-Jean, Winnipeg, Man. (Dossier n° 22318.18.)

Ordonnance rendue accordant la demande, sujette aux conditions déterminées dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 22835.

4891. Requête de B. Shraggo, de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une voie en cul-de-sac devant servir à l'entrepôt du requérant dans la cité de Winnipeg, Man. (Dossier n° 22318.10.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

4892. Requête de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* en vertu des sections 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie en cul-de-sac pour H. H. Carleton, devant desservir les lots 24, 25 et 26, bloc 12, D.G.S., Saint-Jean, plan 12, Winnipeg, Man., et de traverser la rue May et l'avenue Heaton dans la dite cité. (Dossier n° 22318.19.)

Ordonnance rendue accordant la demande suivant les termes exposés dans l'ordonnance.

4893. Etude de la question de la construction d'un tunnel au passage de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Salter, Winnipeg, Manitoba. (Dossier n° 3084.)

Question soumise à l'ingénieur en chef de la commission pour rapport après avoir conféré avec l'ingénieur de la cité et l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4894. Etude de la question de la demande de la cité de Winnipeg, Manitoba, pour la construction d'un tunnel à l'avenue Talbot, Winnipeg, Manitoba, où cette avenue est traversée par la voie de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 9437.279.)

La commission a décrété que la cité de Winnipeg peut construire ce tunnel à ses propres frais si elle le désire, mais qu'avant d'émettre une ordonnance, la cité devra avertir la commission si elle a l'intention de profiter de l'alternative proposée dans le jugement verbal du commissaire en chef. Voir le jugement du commissaire en chef, annexe " C ".

4895. Etude de la question du passage des voies de la compagnie " Winnipeg Electric Railway ", par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Logan, Winnipeg, Manitoba, autorisé par l'ordonnance n° 6501, en date du 12 mars 1909. (Dossier n° 8922, cause n° 4716.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4896. Etude des formules pour les contrats concernant les bestiaux, soumises par les compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la commission. (Dossier n° 16749.)

Ordonnance à être rendue en vertu de la section 226 sur requête formelle et quand les plans seront déposés et soumis pour approbation.

4897. Plainte de C. T. Rogers de Coleville, Sask., concernant la prétendue surcharge sur un wagon d'effets de colons de Broomhill, Manitoba à Coleville, Sask. (Dossier n° 24202.)

Nulle ordonnance rendue. La commission n'a pas juridiction.

4898. Requête de James McKay, M.P., *et al.*, pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de placer une voie d'évitement à l'endroit où leur ligne entrant dans Prince-Albert, Sask., traverse la rivière Saskatchewan-Sud à Saint-Louis, Sask. (Dossier n° 17913.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie Grand-Tronc-Pacifique de fournir et de construire une voie d'évitement pour dix wagons à Vieux Saint-Louis. Les travaux doivent être exécutés et terminés vers le 30 novembre 1914. Voir ordonnance n° 22784.

4899. Plainte des résidents des environs de Sibbald et Benton, Alberta, avec requête pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* de construire une voie d'évitement dans la section 6-22-2, O. du 4 M., à mi-chemin entre Sibbald et Benton, Alberta. (Dossier n° 5891.8.)

La commission a décrété qu'une ordonnance doit être émise approuvant la voie d'évitement où elle est actuellement. L'officier de l'exploitation de la commission devra faire rapport au sujet de la plate-forme.

4900. Plainte du village de Hughton, Sask., concernant le manque de gare et d'agent de gare à cet endroit, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, dans le section 20-26-14, O. du 3 M., Saskatchewan. (Dossier n° 23717.)

Ordonnance rendue obligeant le chemin de fer *Canadian Northern* de déposer un plan indiquant l'emplacement d'une gare de quatrième classe à Hughton, pour être construite, et de nommer un agent le ou avant le 1er juillet 1914.

4901. Requête du Board of Trade de Sheho, Sask., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de transporter sa gare à cet endroit au côté de la ville, et d'abolir ainsi un passage dangereux. (Dossier n° 23896.)

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

4902. Requête de la *Grain Growers' Association* de Wiseton, Sask., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* de construire un parc à bestiaux et une chute de chargement à Wiseton, Sask. (Dossier n° 24215.)

Ordonnance rendue obligeant le chemin de fer *Canadian Northern* de compléter le ou avant le 1er juillet 1914, un parc à bestiaux découvert et une chute de chargement à Wiseton.

4903. Plainte de la *Grain Growers' Association* de Landis, au sujet du poids minimum pour lequel on charge pour le transport des cochons vivants sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier n° 19475.5.)

Rayée de la liste. L'affaire doit être discutée en même temps que l'arrangement général du taux en litige.

4904. Requête de la municipalité rurale de Viscount. n° 341, Saskatchewan, pour traverser un tuyau sous la voie de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Pheasant Hills) dans la section 29-34-26, O. du 2 M., Sask. (Dossier n° 965.17.)

Ordonnance rendue obligeant la compagnie de chemin de fer à ses propres frais de niveler le chemin public à partir du passage, et d'installer un tuyau de fer caufré de dix-huit pouces, les travaux devant être terminés pour le 1er septembre 1914.

4905. Requête de la municipalité rurale de Viscount, n° 341, Sask., pour une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, de rendre son droit de passage de l'embranchement de Pheasant-Hills dans un état permettant aux cultivateurs de livrer leur grain aux élévateurs situés sur la voie d'évitement du dit chemin de fer dans le village de Viscount, Sask. (Dossier n° 965.18.)

Ordonnance rendue (voir la requête de R. M. de Viscount, n° 341, au sujet du passage d'une conduite au-dessous de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 965.17.)

4906. Requête de la municipalité rurale de Viscount, n° 341, Sask., demandant qu'on établisse une traverse permanente au centre de la section 11-34-25, à l'ouest du deuxième méridien, où se trouve la traverse actuelle sur le chemin de fer à l'est du hameau de Plunkett, sur l'embranchement de Pheasant-Hills de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 965.19.)

Ordonnance rendue refusant la requête.

4907. Requête de la municipalité rurale de Viscount, n° 341, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de mettre son tracé dans un état qui permettra aux cultivateurs de livrer leur grain aux élévateurs situés dans le hameau de Plunkett, Sask. (Dossier n° 965.20.)

La compagnie devant à ses propres frais construire une route conduisant de la traverse de la grande route aux approches de l'élévateur et installer une conduite de 8 pouces, ce travail devant être complété d'ici au premier septembre 1914.

4908. Requête de la municipalité rurale de Viscount, n° 341, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Pheasant-Hills) de placer une conduite sous leur voie vis-à-vis le lot n° 4 du hameau de Plunkett, Sask., afin de permettre à l'eau de couler librement du côté nord de la voie au côté sud de celle-ci. (Dossier n° 965.21.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'installer une conduite en fer caufré de 18 pouces de diamètre, ce travail devant être terminé pas plus tard que le premier septembre 1914.

4909. Requête de la Commission de la Voierie de la province de la Saskatchewan demandant l'émission d'une ordonnance approuvant les plans d'une nouvelle traverse de la voie du Pacifique-Canadien, dans la partie sud de la section 29-34-26, à l'ouest du deuxième méridien, traverse qui donnerait accès à Viscount, Sask. (Dossier n° 23124.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer de construire la traverse à l'endroit en question à ses propres frais, ladite traverse devant être construite avant le premier septembre 1914.

4910. Requête de l'Association des *Grain Growers* de Fiske demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au *Canadian Northern* de prolonger le quai de chargement de Fiske, Sask. (Dossier n° 17330.)

Ordonnance rendue à cet effet. La compagnie promettant de s'occuper de la route et des autres facilités de chargement sans tarder.

4911. Pétition de la chambre de commerce de Minburn, Alta., relativement aux installations de la gare du *Canadian-Northern* à Milburn, Alta. (Dossier n° 20214.)

Pas de décision prise. Le *Canadian-Northern* déclare qu'il a nommé un chef de gare et qu'il construira une station de quatrième classe dans les six semaines qui suivront le 29 mai 1914.

4912. Requête de la chambre de commerce d'Onoway, Alta., relativement au service des trains du *Canadian Northern* à l'ouest de Saint-Albert, Alberta. (Dossier n° 14942.175.)

La compagnie du chemin de fer déclare qu'il y aura un service de train jusqu'au Lac Sainte-Anne, Alta, dans les six semaines qui suivront le 29 mai. Pas nécessaire d'émettre une ordonnance.

4913. Requête de la chambre de commerce de Vègreville, Alta, demandant l'agrandissement du parc à bestiaux et du quai de chargement à Vègreville, Alta, sur la voie du chemin de fer Canadian-Northern. (Dossier n° 24344.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du *Canadian Northern* de porter la largeur du quai de chargement de Vègreville, Alberta, à 20 pieds d'ici au 29 juin 1914.

4914. Pétition de R. H. Waite *et al.,* de Tofield, Alta, demandant qu'on établisse une gare et ses accessoires sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Tofield et Deville, Alberta. (Dossier n° 19275.)

Ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de déposer entre les mains de la commission d'ici au 29 juin 1914, les plans indiquant l'emplacement d'une gare réglementaire n° 1A, aussi d'un enclos à bestiaux avec quai de chargement, aussi une voie de commerce sur laquelle on pourra placer quatre wagons à marchandise; ces facilités devant être construites et terminées avant le premier septembre 1914.

4915. Requête de John A. McPherson *et al.,* du village de Spruce Grove, Alta., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter et de tenir ouverte une station de chemin de fer à Spruce Grove, Alberta, avec toutes les facilités nécessaires pour le transport des marchandises. (Dossier n° 17463.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de faire arrêter le train n° 2 le dimanche matin à Spruce Grove et de construire les voies nécessaires au maniement des marchandises du quai de chargement et de faire les autres améliorations nécessaires. Voir ordonnances n° 22302.

4916. Pétition des résidents de Gainford, Alberta, et du voisinage, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de nommer un chef de gare à Gainford, Alberta. (Dossier n° 17275.)

Pas d'ordonnance rendue. Le Grand-Tronc-Pacifique devant fournir un état de ses recettes provenant du transport des marchandises par fret, par messageries, et du transport des voyageurs à partir du premier janvier au 31 mars 1914.

4917. Requête des marchands et des commerçants de Ribstone, Alta., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de livrer à Ribstone toute marchandise expédiée ou consignée à cet endroit en qualité moindre qu'en chargement de wagon entier et toutes les expéditions par messageries dont le transport est payé d'avance au lieu de les envoyer à Dunn, Alberta. (Dossier n° 22680.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement et les détails de la gare du Grand-Tronc-Pacifique à Ribstone, Alta. Voir ordonnance n° 23060.

4918. Relativement à l'ordonnance n° 21731, autorisant le Grand-Tronc-Pacifique à construire, entretenir, et exploiter des voies traversant l'avenue Kinistino, dans la cité d'Edmonton, Alberta, et ordonnant que les mouvements d'aiguillage à la dite traverse soient faits entre 1 heure p.m. et 2.30 p.m., et 9 p.m. et 4 a.m., et à la requête du Grand-Tronc-Pacifique demandant que l'on reconsidère les dispositions de la dite ordonnance au sujet des heures d'aiguillage, prolongeant le temps de 4 a.m. à 6 a.m.

Ordonnance rendue annulant le second paragraphe de l'ordonnance n° 21371 et permettant de faire les aiguillages à la traverse en question entre 1.00 p.m. et 2.30

p.m., et 9.30 p.m. et 6 a.m. La compagnie devra maintenir un gardien à cet endroit durant la période des aiguillages.

4919. Relativement à la question de la protection accordée au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'avenue Whyte, Edmonton, Alberta.

(Note.) La commission étudiera la question de priorité de cette traverse. (Dossier n° 8464. Cas n° 3935.)

Jugement réservé.

4920. Plainte de la Clover Bar Coal Company au sujet du tarif de 8 cents exigé par le Pacifique-Canadien sur un chargement de porcs vivants transporté de Millet à Edmonton, comparativement au tarif de 7½ cents exigé pour le transport de cette marchandise lorsqu'elle est destinée à des fins de charcuterie; aussi que le Pacifique-Canadien refuse de payer aucune partie des frais d'aiguillage commun à Edmonton. (Dossier n° 24342.)

Plainte renvoyée.

4921. Requête de la corporation de la cité d'Edmonton, Alberta, en vertu de l'article 237, demandant la permission de construire une route publique traversant la voie et les parcs du chemin de fer Calgary et Edmonton dans les limites de la ville dans le but d'ouvrir l'avenue Athabasca à travers ladite voie et de faire passer ladite avenue sous les dits parcs et ledit chemin de fer au moyen d'un passage inférieur. (Dossier n° 22346.)

Permission accordée à la cité d'Edmonton d'en appeler à la cour Suprême du jugement de la commission.

4922. Requête du *C.N.R.* demandant la permission de construire, d'entretenir et d'exploiter une voie de commerce à partir d'un endroit sur sa voie dans la ville de Calgary au mille 255.40 jusqu'à un endroit qui se trouve vis-à-vis le lot 48, à la propriété de la *Canada Cement Company*. (Dossier n° 22398.14.)

La commission émit une ordonnance conformément à l'autorisation donnée par la ville de Calgary, en date du 26 mai 1914.

4923. Requête de W.W. Jefferson demandant la nomination d'un chef de gare à Junkins, Alberta, sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique., et des améliorations à la gare. (Dossier n° 20120.)

Pas de décision prise. La compagnie ayant promis de construire un quai de chargement réglementaire à Junkins.

4924. *Re* les voies d'aiguillage commun du chemin de fer Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien à Calgary. (Dossier n° 10821.95.)

Voir le jugement du sous-commisaire suppléant, en date du 7 janvier 1915. Appendice "C".

4925. Requête du chemin de fer Canadian-Northern demandant l'émission d'une ordonnance prolongeant le temps de la mise en exploitation de l'embranchement de Gravelbourg jusqu'au premier octobre 1914. (Dossier n° 13975.156.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête. Voir ordonnance n° 22078.

4926. Requête de la *Massey-Harris Co., Ltd.,* demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern et au Grand-Tronc-Pacifique de construire une voie de commerce sur le lot 6, réserve de la Baie d'Hudson jusqu'à l'avenue Athabasca. (Dossier n° 22140.)

Voir le jugement du commissaire en chef, en date du 8 juillet 1914, Appendice "C".

4927. *Re* la séparation de la rampe, Edmonton, Alta. (Dossier n° 23420.)

Ordonnance rendue enjoignant de protéger les passages à niveau des avenues Syndicate et Albert, cité d'Edmonton, au moyen de barrières installées par les compagnies de chemin de fer et dont la surveillance sera confiée jour et nuit à des gardiens. Des plans détaillés devant être soumis avant le 7 août 1914, et les barrières installées dans les trois mois qui suivront l'approbation de ces plans. 20 pour 100 de ces frais seront défrayés à même la caisse des Passages à niveau.

4928. *Re* la limite de temps accordée pour la construction des barrières aux avenues Whyte et Alberta, à Edmonton. (Dossier n° 23420.)

Ordonnance rendue enjoignant de protéger les passages à niveau des avenues Alberta et Whyte, cité d'Edmonton, au moyen de barrières installées par les compagnies de chemin de fer et dont la surveillance sera confiée jour et nuit à des gardiens. Des plans détaillés devant être soumis avant le 7 août 1914, et les barrières installées dans les trois mois qui suivront la date d'approbation de ces plans. 20 pour 100 de ces frais seront défrayés à même la caisse des Passages à niveau.

4929. *Re* la protection de l'avenue Spruce, à Edmonton. (Dossier n° 19437.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête sujette aux conditions énoncées dans icelle. Voir l'ordonnance 21938.

4930. Requête de la cité d'Edmonton demandant l'autorisation d'ouvrir l'avenue Morgan, la rue Regent, et l'avenue Kelley, à travers les voies de la compagnie du chemin de fer. (Dossier n° 23398.)

Pas d'ordonnance rendue. Cependant, la commission est d'avis que si on n'a pas accès en ce moment à la propriété qui se trouve au sud et à l'est de la voie principale du Canadian-Northern qu'on devrait l'avoir dans un avenir rapproché.

4931. *Re* la traverse de la 27ème rue, à Edmonton, par le chemin de fer Interurbain et le Grand-Tronc-Pacifique. (Dossier n° 20921.)

La commission ordonne que l'ordonnance n° 23634 demeure en vigueur et permet à la compagnie du chemin de fer Interurbain de renouveler sa requête dès qu'elle sera prête à exploiter son chemin de fer.

4932. *Re* la traverse de la compagnie de chemin de fer Edmonton & Dunvegan au mille 5. (Dossier n° 24271.)

Voir le jugement du commissaire en chef, appendice "C", déclarant qu'il émettra une ordonnance à moins que l'on fasse disparaître dans un avenir rapproché les anomalies dont il est question dans le jugement.

4933. Requête des marchands et des commerçants de Ribstone, Alberta, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de livrer à Ribstone toute marchandise expédiée ou consignée à cet endroit en qualité moindre qu'en chargement de wagon entier et toutes les expéditions par messageries dont le transport est payé d'avance au lieu de les envoyer à Dunn, Alberta. (Dossier n° 22680.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer de construire une gare et un parc à bestiaux. Ce travail devant être terminé au 15 septembre 1914. Voir l'ordonnance 22316.

4934. Requête de la compagnie du Grand-Tronc demandant l'émission d'une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 138 de la commission, en date du 17 juin, permettant à la *Sarnia Street Railway Company* de traverser la voie du Grand-Tronc, (embranchement de Point Edward-Blackwell) et demandant que la *Sarnia Street Railway Company* installe un croisement double à ses frais.

L'ordonnance n° 21825, en date du 14 mai 1914, suspendue en attendant l'enquête. (Dossier n° 612.)

La commission émit une ordonnance, mais elle déclara que son effet ne serait pas rétroactif. On fournira une copie des grandes lignes de l'ordonnance à la compagnie du Grand-Tronc.

4935. Etude sur les moyens additionnels à prendre pour faire disparaître la fumée et sur l'amplification des ordonnances déjà émises à cet effet dans le but de faire disparaître les inconvénients causés par la fumée aux terminus. (Dossier n° 6595, cause n° 3023.) (Recommandation incluse.)

Référée à la division du mouvement de la commission pour enquête et rapport.

4936. Plainte de la *Cowichan Ratepayers' Association* portée au nom de Adam Gordon, de Hillbank, C.-B., au sujet d'un ponçeau trop petit sur sa propriété et sur la voie de la compagnie de chemin de fer Nanaïmo et Esquimalt (C.-P.-R.) (Dossier n° 24270.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la compagnie du chemin de fer de produire immédiatement les plans d'un ponceau qui égouttera convenablement les terres d'Adam Gordon. On devra construire ce ponçeau dans les deux mois qui suivront la date de l'approbation de ces plans. M. Gordon devra contribuer la somme de $50 à ces travaux.

4937. Plainte de la *Cowichan Ratepayers' Association* et autres au sujet du tarif exigé pour le transport des céréales et des moutures de certains endroits dans le district de Midland à certains endroits dans le district de Cowichan, C.-B. (Dossier n° 24271.) Jugement réservé.

4938. Plainte de la *Cowichan Ratepayers' Association* portée au nom de L. C. Knocker, de la station de Cowichan, C.-B., au sujet du refus de la compagnie du Pacifique-Canadien de régler certaines réclamations pour des caisses d'œufs expédiées à M. Knocker, à Sechelt, C.-B. (Dossier n° 24272.)

Il n'a pas été nécessaire de prendre de décision, car la compagnie a décidé de payer les réclamations.

4939. Plainte de Arthur L. Watson, Esq., de Duncan, C.-B., relativement au refus de la compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo d'installer des garde-bestiaux à l'endroit ou la voie traverse sa ferme, à un mille au nord de la voie d'évitement de Tyee. Section 16-17-5. District dè Lomenos. (Dossier n° 455.43.)

Il n'a été nécessaire d'émettre une ordonnance, car la compagnie a fait droit à sa requête au sujet de la traverse sur sa ferme.

4940. Plainte de R. P. Finlayson, de Okagan Landing, C.-B., au sujet de la fermeture par le Pacifique-Canadien du passage à niveau qui donnait accès à la gare de cet endroit. (Dossier n° 21905.)

Pas d'ordonnance rendue. La Commission décida de visiter l'endroit en question.

4941. Plainte de l'Association des Automobilistes de Victoria, de Vancouver et de Seattle, au sujet du tarif sur le transport des automobiles entre la terre ferme et l'île de Vancouver. (Dossier n° 24317).

Pas de décision à rendre, car la plainte a été retirée.

4942. Plainte de la municipalité de la cité de Duncan, C.-B., portée au sujet du croisement du chemin Victoria et Campbell-River-Trunk par le chemin de fer E. et N., au sud de la station de Duncan. (Dossier n° 9437-1143.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'installer des barrières au dit passage à niveau et d'y maintenir des gardiens le jour et la nuit. Le coût de la construction et du maintien des barrières devant être partagé également entre la compagnie et la ville. Voir ordonnance 22817.

4943. Requête de la *Esquimalt and Nanaimo Railway Co.,* demandant l'amendement de l'ordonnance n° 17271 autorisant la municipalité de North-Cowichan à construire une route le long de la rivière. (Dossier n° 20209.)

Jugement réservé. Question référée à l'ingénieur en chef de la Commission pour rapport.

4944. Au sujet de la *Esquimalt and Nanaimo Railway Co.,* et la *Anderson Logging Company.* (Dossier n° 22196.) Ordonnance de la Commission n° 21421.

Référée à l'ingénieur de la Commission pour rapport.

4945. Requête du ministre des Travaux publics de la province de la Colombie-Britannique demandant l'émission d'une ordonnance en vertu de la Loi des chemins de fer enjoignant à la *Esquimalt and Nanaimo Railway Co.,* de construire pour la protection et la commodité du public, un passage à niveau à la rue Alder, Riverside Townsite, Cowichan Lake, C.-B. (Dossier n° 24482.)

Ordonnance émise conformément aux termes de la lettre du ministre des Travaux publics, en date du 26 mai 1914.

4946. Relativement à l'emplacement de la station de Palmer sur la voie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo. (Dossier n° 23838.)

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la station de la *Esquimalt and Nanaimo Railway Co.*, à Palmer, sujet aux conditions contenues dans la dite ordonnance. Voir ordonnance n° 22944.

4947. Relativement à l'obstruction de la route publique près de la station de Craig sur la voie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo. (Dossier n° 24570.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête, sujette aux conditions énoncées dans icelle. Voir ordonnance 22535.

4948. Pétition du Ladies club de Whonnock, C.-B., des citoyens de Whonnock, et de la municipalité de Maple-Ridge, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de tenir un chef de gare à Whonnock, C.-B., (Dossier n° 20276.)

Ordonnance inutile, la compagnie s'engageant à voir à ce que les marchandises expédiées par fret ou par messageries reçoivent les soins nécessaires.

4949. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant l'approbation de ses plans concernant le détournement du creek Boundary et la construction d'une arche en pierre de 20 pieds, et le détournement projetée de la route de l'Etat et la construction d'une arche en béton de 16 pieds au pont 116.1, Division de Similkameen, C.-B. (Dossier n° 22780.)

Pas d'ordonnance rendue, le Pacifique-Canadien devant produire un plan modifié sur lequel il indiquera le travail qu'il consent à faire.

4950. Pétition des résidents du district de Tynehead et du voisinage demandant des installations de la gare sur la voie du chemin de fer *Great Northern* à Tynehead, C.-B. (Dossier n° 23406.)

Inutile de s'occuper davantage de cette requête, car l'avocat du Great-Northern a déclaré que la compagnie avait construit la gare demandée.

4951. Requête de la cité de New-Westminster, de la cité de Port-Moody, et des municipalités de Burnaby et Coquitlam, C.-B., demandant l'établissement d'un passage à niveau temporaire sur les voies du chemin de fer Great-Northern à la route du Nord, dans le but de permettre de prolonger immédiatement les voies de la *British Columbia Electric Railway* sur une certaine distance le long de la route du Nord. (Dossier n° 24332.)

Requête retirée.

4952. Plainte de la municipalité de Burnaby, C.-B., au sujet de l'encombrement des voitures de la *British Columbia Electric Railway* sur la ligne de Burnaby Lake. (*Vancouver, Fraser Valley and Southern Railway Co.*) (Dossier n° 24312.)

Ordonnance rendue stipulant que les trains énoncés dans icelle devront se composer des voitures supplémentaires mises en service le 5 juin 1914.

4953. Etude relativement à la question de la protection de la traverse de la compagnie du chemin de fer Great-Northern à la rue Burnett, dans la cité de New-Westminster, C.-B. (Dossier n° 9437-973.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'installer des barrières à la rue Burnett. Les plans de celles-ci devront être soumis d'ici au 10 juillet 1914, et les barrières installées dans les trois mois qui suivront la date de l'approbation des plans. 20 pour 100 des frais de l'installation seront défrayés à même la Caisse des Passages à Niveau, deux tiers de la balance par la compagnie du chemin de fer, et un tiers par la cité de New-Westminster. La compagnie du chemin de fer paiera les deux tiers des frais de l'entretien, et la ville un tiers.

4954. Requête de la *V. V. and E. Ry. and Nav. Co.*, demandant l'autorisation d'exproprier certains terrains dans le district de New-Westminster, dont partie est requise pour le détournement de la route de Gunn et de la route de Brunette et partie pour la construction d'un passage supérieur au-dessus des voies du dit chemin de fer à la route du Nord; demandant aussi l'autorisation de fermer certaines parties de la route de Gunn et de la route de Brunette; et relativement à l'ordonnance n° 19928, en date du 30 juillet 1913, enjoignant à la compagnie requérante de construire un

pont en acier au-dessus de ses voies sur la ligne du North Road, etc. (Note.) On a inscrit cette question pour la discuter dans le but de déterminer la date du commencement et de l'achèvement des travaux. (Dossier n° 573.33.)

4955. On a repris les séances relativement à la requête des citoyens de White Rock, Ocean Park et Crescent, C.-B., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Great-Northern de maintenir son tarif d'été pour le voyage aller et retour (fin de semaine) pendant toute l'année entre Vancouver et New-Westminster et les dits endroits de villégiature, aussi d'accorder des taux d'excursion les jours de fêtes entre ces mêmes endroits. Cette séance a été tenue à Vancouver le 27 octobre 1913. (Dossier n° 23303.)

Requête refusée.

4956. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., en vertu de l'article 237, demandant l'émission d'une ordonnance autorisant la construction d'un passage à niveau sur les voies de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* à la rue Venables, dans la cité de Vancouver, C.-B. (Dossier n° 24274.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête.

4957. Relativement à l'ordonnance n° 18593 de la Commission, en date du 3 mars 1913, autorisant la corporation de la cité de Vancouver, C.-B., à construire un pont, qui servira de route publique, de la rue Georgia dans la dite ville, à la rue Harris, passant au-dessus des voies du Pacifique-Canadien et de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company*; et la requête du Pacifique-Canadien demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la dite cité de Vancouver de nommer et de payer le salaire d'un inspecteur qui protégera les employés et dirigera le trafic de la dite compagnie. (Dossier n° 20060.)

La cité devra faire ce déboursé en attendant la décision de la Commission.

4958. Plainte des cités de Vancouver et de Vancouver-nord, C.-B., au sujet du changement apporté par le Pacifique-Canadien dans les plans du passage inférieur pour piétons qui font la traversée de Vancouver-Nord. (Dossier n° 9437-343.)

Ordonnance rendue refusant la requête. Voir ordonnance n° 22808.

4959. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire un tunnel reliant les cours du port de Vancouver aux cours de False-Creek, dans la cité de Vancouver, C.-B. (Dossier 9437-873.)

La Commission ordonna au Pacifique-Canadien de fournir des copies des plans de ce tunnel à la cité de Vancouver, et que tout propriétaire intéressé ait l'autorisation de les examiner au bureau du procureur de la ville. On ne pourrait faire circuler de trains, sauf de petites locomotives dans les cas d'urgence, au passage à niveau en question entre 11.45 a.m. et 1.30 p.m. à 6.45 p.m.

4960. Plainte de la Elmo Marshall Co., de Vancouver, au sujet du tarif du Pacifique-Canadien sur le lait condensé transporté de Clayborn, C.-B., à Vancouver, à destination des ports orientaux; prétendant que ce tarif est trop élevé et injuste si on le compare aux taux de la compagnie sur les expéditions de cette marchandise de la prairie et des endroits plus à l'est. (Dossier n° 24341.)

Ordonnance inutile, la question ayant été réglée entre les parties intéressées.

4961. Plainte de Mme Ella Scarlett-Synge au nom du *Local Council of Women* au sujet du transport du lait sur les wagons à marchandise par les compagnies de chemin de fer. (Dossier n° 20119.)

Référée au chef du mouvement de la Commission pour rapport.

4962. Plainte de la Hammond Association relativement à l'arrêt des trains aux stations de chemin de fer. (Dossier n° 22677.)

Plainte renvoyée.

4963. Requête de la British Columbia Express Co., relativement à l'enlèvement d'un pont temporaire construit par le G.-T.-P., sur la rivière Fraser. (Dossier n° 19484.)

Requête refusée.

4964. Requête de la cité de Vancouver-nord demandant qu'on oblige le Pacifique-Canadien à se conformer aux termes de l'ordonnance de la Commission en date du 28 juillet 1913. (Dossier n° 13477.1.)

Pas de décision prise. L'ordonnance n° 19815 est de nul effet si la compagnie n'inaugure pas les travaux.

4965. Plainte de certains propriétaires demandant que le G.-N.-R. et le B.-C. Electric Ry., et la cité de Vancouver construise sans retarder d'avantage le passage inférieur à l'extrémité est de la ville. (Dossier n° 20062.)

Voir le jugement du Commissaire en chef, en date du 9 novembre 1914. Appendice " C ".

4966. Requête du Pacifique-Canadien demandant à la Commission d'approuver son embranchement de Port-Moody et North Shore.

Inutile de prendre une décision car l'ordonnance n° 19894 est de nul effet si la compagnie ne commence pas les travaux.

4967. Requête de la cité de Vancouver, C.-B., demandant l'émission d'une ordonnance autorisant la construction d'une voie de chargement à la rue Dunsmuir, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

La question sera réglée entre les parties intéressées et la solution soumise à la Commission.

4968. Requête de la chambre de commerce de Georgetown, Ontario, comté de Halton et du Township de Esquesing, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire un passage souterrain convenable à l'endroit ou le dit chemin de fer traverse la septième ligne entre les concessions 7 et 8, dans le dit township de Esquesing, Ontario, sur ou près du lot 20, concession 8. (Dossier n° 9437.84.)

Voir le jugement du commissaire S. J. McLean, en date du 8 juillet 1914. Appendice " C ".

4969. Etude de la question du croisement du chemin de fer Berlin et Northern par le chemin de fer Grand-Tronc dans la cité de Berlin, Ontario, et de l'ordonnance n° 21780 de la Commission, en date du 7 mai 1914. (Dossier n° 23364.)

La commission ordonna qu'un appareil de demi-enclenchement soit installé au dérailleur de la compagnie Electrique et un sémaphore sur la voie du chemin de fer à vapeur, le fonctionnement du dit appareil devant être aux frais de la compagnie Electrique.

4970. Requête de la Lake Erie and Northern Railway Company demandant la modification de l'ordonnance n° 19087 approuvant le tracé de la voie du chemin de fer de la station 0.00 dans la cité de Brantford, Ont., à la station 298.53.5 dans la ville de Galt, Ont. (Dossier n° 18034.7.)

Pas de décision prise. Ordonnance inutile.

4971. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 257, demandant l'approbation de l'emplacement de la gare dans la cité de Brantford, Ontario, et des plans de celle-ci. (Dossier n° 18034.60.)

Requête refusée. Voir ordonnance 22247.

4972. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 237 et 257, demandant l'autorisation de renouveler la superstructure du pont 24, mille 76.9, à la rue Bedford, Brantford, township de Brant, Ontario. (Dossier n° 15487.10.)

Cause rayée de la liste.

4973. Requête du comté de Welland, Ontario, demandant la révocation de l'ordonnance n° 20134, en date du 16 août 1913, autorisant la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company* à détourner les routes publiques suivantes:

Entre le lot 14, con. 10 et lot 14, con 11, township de Pelham.

Entre le lot 1, con. 13 et le lot 1, con. 14, township de Pelham.

Entre le lot 9, con. 11 et le lot 9, con. 12, township de Pelham.

Entre le lot 5, con. 12 et le lot 5, con. 13, township de Pelham.

Et à fermer les parties de ces routes qui doivent être détournées, et qui sont comprise dans les limites de son tracé et à faire l'acquisition de terrains appartenant à Alonzo Jennings, George Daboll, Thomas Toor, et Jemina Sutton. (Dossier nos 21620.6, 21620.7, 21620.8, 21620.9.)

Requête renvoyée. Voir ordonnance n° 22357.

4974. Requête de la *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company,* en vertu des articles 221, 222 et 223, demandant l'autorisation de construire une voie de chargement dans la cité de Hamilton, Ontario, d'un endroit sur la voie du chemin de fer Easterly Belt de la requérante en passant sur le terrain de la corporation municipale de la cité de Hamilton (dépotoirs de la ville) jusqu'aux et sur les terrains de la *Fowler's Canadian Company, Ltd.,* (Dossier n° 22581.6.)

Jugement réservé pendant deux semaines. Des plans devront être déposés par la *Fowler's Canadian Company, Ltd.*

4975. Requête de la *Hamilton & Toronto Sewer Pipe Company, Ltd.,* en vertu de l'article 225, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de construire une voie de garage convenable à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie traverse les terrains de la requérante dans le township de Flamboro-ouest, Ontario. (Dossier n°22370.45.)

Cause rayée de la liste.

4976. Plainte de M. A. C. Gahan, de Penticton, C.-B., au sujet de dommages ou de dépréciation dans la valeur de sa propriété causés par la construction du chemin de fer Kettle Valley sur le lot 72, de Penticton, C.-B. (Dossier n° 11730.88.)

Ordonnance inutile, la commission n'ayant pas juridiction à cet endroit.

4977. Requête de la compagnie du chemin de fer Kettle Valley demandant l'autorisation de traverser avec sa voie principale l'avenue Vancouver, la rue Farrell, une ruelle, l'avenue Victoria, la rue Gamble, l'avenue Westminster, la rue Townley, l'avenue Nanaïmo, la rue Gamble, l'avenue Fairview, le chemin de la subdivision de Pickering, une ruelle débouchant dans le chemin de Creekside, le chemin le long de Creekside, des ruelles, la rue Haywood, l'avenue Bekhardt, la rue Lane, la rue Henry, l'avenue Cassar, le chemin de Fairview, dans la ville de Penticton, C.-B. (Dossier n° 11738.82.)

Ordonnance inutile.

4978. Requête de P. Coldron demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Kettle Valley de lui payer une certaine indemnité pour les dommages causés à sa propriété sur la rue Principale, à Penticton, C.-B. (Dossier n° 11738.97.)

Ordonnance inutile.

4979. Etude de la question du service des trains du Grand-Tronc, sur l'embranchement de Haliburton. (Dossier n° 22117.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc d'établir un service de trains sur la subdivision de Haliburton de son chemin de fer, le dit service devant être maintenu pendant une période de trois mois à partir du premier juillet 1914. Voir ordonnance n° 22055.

4980. Requête de la *Romac Road Corporation of America, Limited,* de Thorold, Ontario, demandant l'établissement du tarif de dixième classe dans la classification canadienne des marchandises sur le transport du "*Rocmac*" par chargement de wagon entier. (Dossier n° 19367.38.)

Jugement réservé. En suspens pendant une semaine pour donner le temps aux intéressés d'en venir à une entente.

4981. Requête de la *Standard Paint Company of Canada,* demandant la réduction des taux sur le transport des matériaux à toiture préparés dans la classification Canadienne. (Dossier n° 19367.35.)

Ordonnance rendue, renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 22880.

4982. Les compagnies de chemin de fer devront donner les raisons pour lesquelles, au point de vue de la cession relativement à l'empaquetage sûr tel que stipulé dans le Contrat Spécial relevant les compagnies de toute responsabilité, le dit dégagement de responsabilité ne devant pas être limité aux dommages s'y rapportant ou provenant de la casse ou du frottement. (Dossier n° 23507.)

Ordonnance rendue réglant la forme de dégagement de responsabilité, c'est une espèce de contrat limitant la responsabilité du transporteur relativement au transport des marchandises mentionnées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance générale n° 136.

4983. Requête de la compagnie du chemin de fer Kootenay Central (Pacifique-Canadien) en vertu de l'article 258 demandant à la Commission d'approuver l'emplacement de la station à Edgewater, mille 59.5 (au sud de Golden), C.-B., sur la voie du dit chemin de fer Kootenay-Central. (Dossier n° 1136.45.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête, sujette aux conditions énoncées dans celle-ci. Voir l'ordonnance 22137.

4984. Requête de la compagnie du chemin de fer Kootenay-Central (Pacifique-Canadien) en vertu de l'article 258 demandant à la Commission d'approuver l'emplacement de la station à Luxor, mille 54.4 (au sud de Golden), C.-B., sur la voie du dit chemin de fer Kootenay-Central. (Dossier n° 1136.44.)

Ordonnance rendue faisant droit à la requête.

4985. Requête de la compagnie du chemin de fer Kootenay-Central (Pacifique-Canadien) en vertu de l'article 258 demandant à la Commission d'approuver l'emplacement de la station près d'Athalmer et d'Invermere, C.-B., au mille 92 du dit chemin de fer. (Dossier n° 1136.13.)

Ordonnance rendue conformément au jugement du commissaire en chef.

4986. Requête de la *Wilmer Improvement Association* demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au chemin de fer Kootenay-Central (Pacifique-Canadien) de construire des voies de garage et une station à Wilmer, C.-B. (Dossier n° 1136.50.)

Ordonnance rendue conformément au jugement du commissaire en chef.

4987. Requête des citoyens de la ville de Columbia, C.-B., s'opposant à l'abandon de leur station à cet endroit par le Pacifique-Canadien. (Dossier n° 21642.)

Pas de décision prise, car personne ne s'est présenté.

4988. Plainte du *Martin Prairie Farmers' Institute*, de Pritchard, C.-B., relativement au service des trains du Pacifique-Canadien. Il demande aussi qu'un chef de gare soit nommé à cet endroit. (Dossier n° 23731.)

Si la chose est nécessaire la Commission émettra une ordonnance conformément aux recommandations contenues dans le rapport de l'inspecteur de la Commission.

4989. Plainte de F. W. McLaine, maire de Greenwood, C.-B., au sujet de la cessation projetée par le Pacifique-Canadien du service de trains quotidiens pour les voyageurs et la malle entre Midway et Nelson, C.-B. (Dossier n° 24400.)

Ordonnance inutile, le service ayant été réintégré.

4990. Plainte de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association* et de la *Canadian Western Lumber Co.*, prétendant que les taux du Pacifique-Canadien pour le transport du bois du district de Kootenay et sur la ligne du Nid-de-Corbeau sont trop élevés et injustes comparativement aux taux de la compagnie pour les expéditions faites de certains endroits sur la voie principale à la prairie. (Entendue à la suite du jugement sur la cause du tarif général dans l'Ouest.) (Dossier n° 16177.1.)

Voir le jugement du commissaire en chef, en date du 9 février 1915. Appendice " C ".

4991. Requête demandant la révocation de l'ordonnance n° 16874 de la Commission, en date du 26 juin 1912, relevant le Pacifique-Canadien de l'obligation de clôturer et maintenir les clôtures sur les terrains de Mme Fraser à environ un demi ou trois quarts de mille de Revelstoke, C.-B. (Dossier n° 9994.64.)

Ordonnance inutile. Question référée au chef du mouvement de la Commission pour enquête et rapport.

4992. Requête du Pacifique-Canadien demandant à la Commission d'approuver le plan du détournement du creek Boundary et de la construction d'une arche de 20 pieds en pierre, et du détournement projeté du chemin de l'Etat et de la construction d'une arche de 16 pieds en béton au pont 116.1, division de Similkameen, C.-B.

Cette question est inscrite afin de permettre à M. J. D. McLean de donner toutes les explications qu'il jugera nécessaires. (Dossier n° 22780.)

La compagnie du chemin de fer devant produire un plan modifié indiquant le travail qu'elle a l'intention de faire.

4993. Plainte de la *Farmers' Institute* de la province de la Colombie-Britannique, Revelstoke, relativement à l'état des clôtures et des garde-bestiaux le long de la voie du Pacifique-Canadien des deux côtés de la rivière Colombie. (Dossier n° 9994.145.)

Ordonnance rendue annulant en partie l'ordonnance n° 16874, telle qu'énoncée dans icelle. Voir l'ordonnance 22635.

4994. Requête de Mme C. M. Fraser, de Revelstoke, C.-B., demandant l'établissement d'un passage de ferme au-dessus de la voie du Pacifique-Canadien, à un demi ou trois quarts de mille à l'est de la station de Revelstoke, sur la voie principale du Pacifique-Canadien.

Ordonnance rendue conformément aux dispositions de l'article 253 de la Loi des Chemins de Fer, faisant droit à la requête.

4995. Etude de la question de la première traverse de la voie du Pacifique-Canadien à l'est de Herbert, Sask., et du posage actuel de la voie à cet endroit. Dossier 9437·978.

Ordonnance exemptant le Pacifique-Canadien de se soumettre au règlement limitant la vitesse stipulée dans l'ordonnance 19500. Voir l'ordonnance 22618.

4996. Requête du *Board of Trade* de Craigmyle, Alberta, pour la construction d'une gare à Craigmyle, sur l'embranchement de Goose Lake du Canadian-Northern. Dossier 24291.

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'ériger une gare de troisième classe à Craigmyle pour le 30 août 1914. Voir l'ordonnance 22101.

4997. Requête de J. B. Field, de Strangmuir, Alberta, pour qu'une ordonnance soit rendue enjoignant au Pacifique-Canadien d'établir des parcs à bestiaux à Carseland, Alberta. Dossier 24373.

Pas d'ordonnance nécessaire, la compagnie consentant à ériger les dits parcs d'ici à un mois.

4998. Requête de la municipalité rurale de Mountain View, n° 310, en faveur de M. P. P. Dick, pour qu'une ordonnance soit rendue enjoignant au Pacifique-Canadien de construire une traverse ouverte avec garde-bestiaux au chemin du ¼ S.O., sec. 7-31-1, 5ème M.O., Alberta. Dossier 618·53.

Référée à l'inspecteur de la Commission pour faire rapport.

4999. Plainte de la *Ross-Saskatoon Lumber Company, Ltd.*, de Waldo, C.-B., relativement au refus de la Compagnie du Pacifique-Canadien de continuer la construction de son embranchement de Waldo à partir du moulin de la *Baker Lumber Company* de manière à atteindre son installation à Waldo, C.-B. Dossier 24399.

Ordonnance rendue autorisant la construction d'un rameau particulier en vertu de l'article 226 de la Loi des chemins de fer, enjoignant à la compagnie de soumettre d'ici au 22 juillet un plan, et d'en faire tenir une copie au Grand-Tronc, déterminant la manière qu'il est proposé de traverser la voie du Great-Northern. L'ingénieur de la Commission fera un estimé du coût. Ce rameau devra être terminé dans un délai de 60 jours après que l'argent aura été déposé en banque.

5000. Requête de la cité de Lethbridge pour l'extension du service de livraison des Messageries de manière à inclure la *City's Industrial Building*. Dossier 4214·101.

Ordonnance différée jusqu'à ce que la ville ait mis le chemin dans un état passable; s'il survient une dispute à ce sujet, l'inspecteur de la Commission fera rapport.

5001. Requête de la *Western Canada Stone Co.,* de Calgary, Alberta, pour l'extension du service de collection et de livraison des Messageries à Calgary de manière à inclure l'établissement des réquérants. Dossier 4214·126.

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir l'ordonnance 22093.

5002. Requête de la cité de Calgary, Alberta, pour obtenir la permission, relativement à l'enlèvement des poteaux, de ne pas toucher à tous ceux qui, dans le moment, sont dans les ruelles de la cité de Calgary, Alberta. Dossier 1750·79.

Jugement réservé. La Commission visitera l'endroit.

5003. Requête du *Board of Trade* de Calgary demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de construire un embranchement à Nightingale, Alberta, de manière à raccorder le réseau du Pacifique avec celui du Grand-Nord pour l'échange du trafic. Dossier 21181.

Requête renvoyée.

5004. Requête de Walfred Hornstrom, de Calgary, Alta., en vertu de l'article 233, demandant l'émission d'une ordonnance déterminant le montant de l'indemnité que devra lui payer la *G.T.P. Branch Lines Co.,* pour les dommages causés à sa propriété en haussant le niveau de la rue en face de sa propriété sur l'avenue Argyle, ou 8ème avenue est, dans la cité de Calgary, Alberta. Dossier 10821·96.

Jugement réservé.

5005. Requête de Rébecca Waters et John Cornfoot, de Calgary, Alberta, en vertu de l'article 235, demandant l'émission d'une ordonnance déterminant le montant de l'indemnité que devra leur payer la *G.T.P. Branch Lines Co.* pour les dommages causés à leurs propriétés en haussant le niveau de la rue Argyle, ou 8ème avenue est, dans la cité de Calgary, Alberta. Dossier 10821·97.

Jugement réservé.

5006. Requête du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation d'ouvrir à la circulation le pont situé au mille 0·7, de la subdivision Red Deer (passage inférieur de la 9ème avenue), Calgary, Alberta, et requête de la cité de Calgary, Alberta, relativement aux matériaux qui devront servir au pavage du passage à cet endroit. Dossier 18228.

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir l'ordonnance 22804.

5007. Requête de la *Calgary and Fernie Railway Company* pour une ordonnance l'autorisant à construire une ligne de chemin de fer d'un point dans le lot 8493, dans la Passe Kananaskis, se dirigeant de là vers le sud jusqu'à un point du lot 4135, s'étendant des bornes milliaires 0 à 63. Dossier 24165.

Ordonnance rendue accordant la requête sujette aux conditions insérées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance 22172.

5008. Plainte de A. Low alléguant que le Pacifique-Canadien lui refuse le privilège de louer un train pour organiser une excursion des écoles du dimanche à Banff. Dossier 24305.

Requête renvoyée.

5009. Etude de la question d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern d'établir pour leurs lignes respectives venant à Calgary, Alberta, un réseau commun. Dossier 10821.95.

En suspens, la cité de Calgary devant mettre en écrit ses suggestions et les compagnies de chemin de fer devant s'entendre à ce sujet.

5010. Requête de la Commission des chemins de fer du Montana de faire continuer les trains du Canadian-Northern, n°s 251 et 252, embranchement Michel, directement jusqu'à Kalishell, Montana, et correspondre à Rexford avec les trains nos 2 et 3 du tronc principal. Dossier 23238.

Nous n'avons pas jugé nécessaire d'émettre d'ordonnance.

5011. Requête en faveur de la ville de Strathmore, Alta., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de faire arrêter les trains n°s 13 et 14 à Strathmore. Dossier 24635.

La Commission rendit le jugement qu'elle n'aurait pas de raison d'exiger un service plus fréquent dans les circonstances présentes. Les requérants sont libres de renouveler leur requête si l'importance du trafic rend la chose nécessaire.

5012. Relativement au service de communauté des voies ferrées du chemin de fer Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien, aux usines de la *Canada Cement Company,* Calgary, Alberta.

Ordonnance rendue conformément à la recommandation conjointe de sous-ingénieur de la Commission et du chef de l'exploitation, sauf qu'il faudra modifier la première recommandation de manière à donner au centre treize pieds au lieu de quatorze.

5013. Requête du Board of Trade, de Stettler, Alta, pour une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien et au Canadian-Northern d'avoir à construire une voie convenable de transfert reliant leurs réseaux, conformément à l'ordonnance 15084 rendue par la Commission le 11 septembre 1911. Dossier 15800.

Ordonnance rendue accordant la requête.

5014. Requête de la municipalité rurale de Mountain-View, n° 310, demandant la permission d'ouvrir la voie ferrée traversant le chemin du nord au sud, à l'ouest de 19-31-1-5 N.O., et de fermer la traverse du chemin de l'est à l'ouest au nord de 26-33-2-5 N.E. Dossier 21068.

Ordonnance rendue accordant la requête.

5015. Requête du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des articles 222 et 237 de la Loi des chemins de fer, pour obtenir l'émission d'une ordonnance autorisant la construction, l'entretien, et l'exploitation de deux tronçons, l'un pour la *Ferintosh Gravel Co., Ltd.,* et l'autre pour Inglis MacDonald et Thom. Dossier 22372.17.

Ordonnance rendue accordant la requête.

5016. Requête de la cité de Calgary et la *Western Cooperage Co.,* en vertu de l'article 226, pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire un rameau particulier jusqu'à un centre industriel situé à Moose Creek, Calgary. Dossier 22398.16.

Ordonnance rendue accordant la requête sujette aux conditions insérées dans l'ordonnance. Voir l'ordonnance 22258.

5017. Requête du Grand-Tronc-Pacifique pour obtenir la révision de l'ordonnance concernant la possibilité d'établir une gare entre Tofield et Deville, Alta. Dossier 19275.

Ordonnance rendue modifiant l'ordonnance 21937 de manière à exempter la compagnie de construire un parc à bestiaux.

5018. Requête de la *Atlas Lumber Co.,* et autres, pour obtenir l'émission d'une ordonnance avançant la date de la réduction des taux de transport pour le charbon devant prendre effet le 1er septembre 1914. Dossier 18755.17.

La Commission décida que tout ce qu'il fallait faire, c'était d'expédier le charbon en question après le 1er juillet, et de ne pas s'en servir, mais de le garder en entrepôt jusqu'au 1er septembre 1914.

5019. Requête du Canadian-Northern pour faire approuver la construction temporaire de deux tronçons devant être utilisés par les entrepreneurs occupés à l'érection de l'élévateur de tête de ligne du gouvernement à Calgary. Dossier 22398.11.

Ordonnance rendue après consentement accordant la requête.

5020. Requête de la cité de Calgary pour faire modifier l'ordonnance 15308 de la Commission, en vertu de l'article 227 de la Loi des chemins de fer. Dossier 15489.

Ordonnance rendue autorisant le Pacifique-Canadien de permettre à ses trains de franchir la traverse sans avoir à faire d'arrêt préalable. Voir l'ordonnance 22908.

5021. Requête de la cité de Medicine-Hat, Alberta, pour faire rescinder l'ordonnance 19624 en date du 11 juillet 1913, autorisant la construction d'un passage inférieur à l'endroit où le Pacifique-Canadien croise la rue River (Esplanade), à Medicine-Hat, et pour une ordonnance autorisant la construction d'un passage inférieur

à l'endroit où la voie du Pacifique-Canadien traverse la rue Toronto dans la cité de Medicine-Hat, Alberta. Dossier 21979.

Jugement réservé.

5022. Requête de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de croiser le tronc principal du Pacifique-Canadien dans la cité de Medicine-Hat, Alberta. Dossier 23356.

Ordonnance rendue accordant la requête.

5023. Requête de la compagnie de chemin de fer *Medicine Hat Southern,* en vertu de l'article 227, demandant la permission de croiser la voie du Pacifique-Canadien (par un pont) entre le ¼ S.-E., sec. 35, township 11, rang 6, 4 M. O., Alberta. Dossier 24084.

Ordonnance rendue accordant la requête. Voir l'ordonnance 22358.

5024. Requête de la *Maple Leaf Milling Co.,* Medicine-Hat, concernant les taux locaux d'aiguillage pour le transport de la brique. Dossier 24506.

Requête retirée.

5025. Requête de la corporation municipale de la cité de Medicine-Hat demandant l'émission d'une ordonnance en vertu des articles de la Loi des chemins de fer accordant au Pacifique-Canadien le prévilège d'exploiter un ou plusieurs trains à voyageurs sur la ligne connue sous le nom du tronçon d'Ansley, à partir d'un point à la jonction du Pacifique-Canadien, dans la cité de Medecine-Hat, jusqu'à un point à, ou près des terrains de l'exposition dans la même ville pendant la journée du 1er juillet 1914. Dossier 22576.

Pas d'ordonnance rendue. Renvoyée à l'ingénieur de la Commission pour faire rapport.

5026. Requête demandant la construction d'un rameau particulier du Pacifique-Canadien aux moulins de la *Maple Leaf Co.,* à Medicine-Hat.

Ordonnance rendue accordant la requête.

5027. Dans la question des requêtes en vertu du sous-article (e) de l'Ordonnance Générale de la Commission n° 65. Dossier 1750.18.

La question a été soumise au chef de l'exploitation de la Commission pour faire rapport.

5028. Requête du Pacifique-Canadien pour faire modifier l'ordonnance de manière à forcer la municipalité à faire le régalage, et que la répartition du coût soit faite par la Commission avant que les travaux soient terminés. Dossier 8262.50.

Ordonnance rendue enjoignant au Pacifique-Canadien d'acquérir à ses propres frais le terrain nécessaire à la construction du chemin de fer tel que requis par l'ordonnance 21821. Voir l'ordonnance 22468.

5029. Requête de la *Grand Trunc Pacific Branch Lines Com.,* en vertu de l'article 258 demandant l'approbation du site et du plan de la gare à Lawson, au mille 58, sur sa ligne Moosejaw-Nord-Ouest, dans la section 9-22-5 3 M.O., Sask. Dossier 24118.

Ordonnance rendue approuvant l'emplacement de la gare des requérants à Lawson. Voir l'ordonnance 22118.

5030. Requête du village de Vibank, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire une traverse permanente à l'endroit de sa ligne où elle a construit une traverse temporaire dans le village de Vibank, Sask. Dossier 2424.5.

Pas d'ordonnance nécessaire: la compagnie consent à couvrir les frais de l'arpentage et la municipalité fera les travaux elle-même.

5031. L'étude de la question du premier croisement de la voie du Pacifique-Canadien à l'est de Herbert, Sask., et du posage immédiat des rails à cet endroit. Dossier, 9437.978.

La Commission décida que l'ordonnance 19500 devra demeurer en vigueur jusqu'à ce que la bâtisse occupée par la Atlas Coal Co. soit enlevée et le poteau indicateur déplacé de cent pieds à l'ouest de l'endroit qu'il occupe dans le moment.

5032. Requête de James Carr, de la ferme Lakeview, Viceroy, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de construire une traverse sur sa propriété dans le quart S.-E. de la section 16-6-26, 2 M.O. Dossier 22131.

Il n'a pas été jugé nécessaire d'émettre d'ordonnance ni de s'occuper davantage de cette question.

5033. Requête du Board of Trade of Forward, Sask., demandant la reconsidération de la clause I de l'ordonnance 21560, en date du 26 mars 1914, relativement à la gare du Pacifique-Canadien à cet endroit. Dossier 6713-28.

Requête de donner un service pour le transport des marchandises, des voyageurs, et un service télégraphique refusée, la compagnie s'engageant à construire le rameau tel que stipulé dans l'ordonnance 21560 dans un délai de trois semaines à partir du 24 juin 1914.

5034. Requête de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demandant la reconsidération de l'ordonnance 21858 de la Commission, en date du 22 mai 1914, relativement à la requête de la municipalité rurale de Caron, n° 162, Sask., pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de reconstruire les passages supérieurs à l'est et au nord de la section 9, township 18, rang 28, O 2 M., Sask. Dossier 16305.4.

La question de la construction d'un passage à niveau à l'endroit désigné au mille 8·5, devant être soumise par la compagnie au bureau des commissaires des chemins publics de Saskatchewan. Avis de la décision devra être donné à la Commission.

5035. Plainte du Board of Trade de Neville, Sask., relativement au service des trains à voyageurs et des malles à cet endroit sur l'embranchement sud-est de Swift-Current du Pacifique-Canadien. Dossier 17157.18.

La Commission décida de ne pas émettre d'ordonnance pour augmenter le nombre des trains à cette époque, le bureau ne croyant pas avoir raison d'émettre une telle ordonnance dans les circonstances présentes.

5036. Plainte du Board of Trade de Fort Qu'Appelle, Sask., alléguant l'insuffisance de l'accommodation et pour le débarcadère, et pour les hangars à marchandises, à cet endroit de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Dossier 22349.

Pas d'ordonnance nécessaire, la compagnie ayant informé le Bureau que des hangars à marchandises avaient été construits, et le débarcadère réparé.

5037. Plainte du *Board of Trade* et de la cité de Moosejaw, Sask., relativement au retard que met la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à terminer sa ligne à Moosejaw et la construction de la gare à ce dernier endroit. (Dossier 10863.62.)

Pas d'ordonnance nécessaire. L'ingénieur de la Commission devra s'assurer si la disparition actuelle de la voie est dangereuse ou non.

5038. Requête du Pacifique-Canadien, en vertu des articles 159 et 237, demandant l'émission d'une ordonnance approuvant le tracé de son embranchement d'Asquith à Conquest, d'un endroit de l'embranchement de Pleasant-Hills, près d'Asquith, se dirigeant sur une distance de 41.62 milles, vers un endroit près de Conquest, sur l'embranchement nord-ouest de Moosejaw, et pour une ordonnance autorisant les requérants à croiser les chemins publics à partir du mille 0 jusqu'au mille 41.62. Dossier 18031.1.

La Commission décida que la compagnie ne construirait pas le long du chemin public le P.-C. devant soumettre les plans du nouveau tracé.

5039. Requête de la *Saskatchewan Grain Grower's Association*, section de Keddleston, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de nommer un chef de gare à Keddleston, Sask., (Dossier 21765.)

La compagnie déclara qu'elle avait nommé un chef de gare, et par conséquent la Commission n'eut pas à émettre d'ordonnance.

5040. Requête de la *Helendale Gravel Company, Ltd.*, pour utiliser un rameau du *Canadian-Northern* à environ 30 milles au nord de Régina, Sask., (Dossier 22370.2.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

5041. Requête de la cité de Régina, Sask., demandant l'autorisation de continuer la fermeture de la rue Hamilton où elle croise le Pacifique-Canadien dans la cité de

Régina, conformément aux termes de l'ordonnance 12801 de la Commission et la construction d'un passage supérieur à cet endroit. (Dossier 999.1.)

La Commission décida qu'il n'était pas nécessaire d'émettre d'ordonnance.

5042. Requête du *Board of Trade* de Régina, Sask., demandant la re-considération de la question des limites du service de collection et de livraison des compagnies de messageries dans la cité de Régina, Sask., tel que stipulé dans l'ordonnance 21629, en date du 11 avril 1914. (Dossier 4214.106.)

Ordonnance rendue que d'ici à une nouvelle ordonnance du Bureau les taux des compagnies de Messageries s'appliqueront à la collection et à la livraison des messageries et colis dans cette partie de la cité de Régina tel qu'il apparaît dans l'ordonnance; cette ordonnance annule les ordonnances 14906 et 21629. Voir l'ordonnance 22374

5043. Requête du *Board of Trade* de Swift Current, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la *Dominion Express Company* d'étendre son service dans la ville de Swift Current, Sask., au-delà des limites actuelles. (Dossier 4214.310.)

Ordonnance rendue accordant la requête selon les termes de l'ordonnance.

5044. Requête du *Board of Trade* de Lawson, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique de construire une voie de transfert entre leurs lignes respectives dans la cité de Moosejaw, Sask. (Dossier 6713.68.)

Requête renvoyée.

5045. Requête du *Board of Trade* de Verwood, Sask., pour obtenir un passage à niveau au croisement de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 21476.)

Ordonnance rendue selon les termes de l'entente convenue entre les parties intéressées.

5046. Requête de la ville de Broadview, Sask., pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'avoir à ouvrir et maintenir en bon état des conduits de drainage pour ses usines, bâtiments, et tous ses ateliers à Broadview.

En suspens, les requérants devant soumettre par écrit les articles de la loi en vertu desquels la Commission pourrait être autorisée à s'occuper de cette question.

5047. Requête dela municipalité rurale de Sherwood, n° 159. (Dossier 24495.)

Pas de décision.

5048. Requête de la *Vera Trading Company* pour une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de construire une gare à Vera. (Dossier 24574.)

Pas d'ordonnance nécessaire, la compagnie s'engageant à ériger une gare avec abri réglementaire et à construire un débarcadère.

5049. Requête de la municipalité rurale de Morris, n° 312, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de construire une traverse croisant sa voie principale à un endroit situé à peu près à une distance égale des milles 117 et 118 justement à l'ouest du township de Zelma et sur la ligne centrale allant du nord au sud dans la section 21, township 33, rang 28, O. 2 M., Sask. (Dossier 10795.66.

La Commission accorda à la municipalité la permission d'utiliser la traverse temporaire actuelle jusqu'à ce que l'ingénieur de la Commission dise si une traverse temporaire est nécessaire ou non.

5050. Requête de James McKay, M.P., pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de construire une voie d'évitement à l'endroit où sa ligne principale allant à Prince-Albert traverse la rivière Saskatchewan-Sud, à Saint-Louis. (Dossier 17913.

Ordonnance rendue conformément aux rapports reçus du chef de l'exploitation et du sous-ingénieur.

5051. Requête de la municipalité de Viscount, n° 341, Sask., pour la pose d'une conduite sous la voie du Pacifique-Canadien, embranchement de Pheasant-Hills, section 29-34-26-O 2 M., et pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de tenir l'emplacement de sa voie dans un état tel que les cultivateurs puissent livrer leur grain aux élévateurs situés sur la voie d'évitement dans le dit village. (Dossier 967.7 et Dossier 965.8.)

Ordonnance rendue enjoignant au Pacifique-Canadien de creuser le fossé partiellement terminé le long du terrain de la gare à Viscount, à une profondeur de deux pieds, et parfaire certains autres travaux insérés dans l'ordonnance, le tout devant être terminé le 1er septembre 1914. Voir l'ordonnance 22075.

5052. Requête du Grand-Tronc-Pacifique pour être exempté d'obéir à l'ordonnance 21653 (Zelma). (Dossier 17605.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de nommer un chef de gare à Zelma; le Grand-Tronc-Pacifique étant censé avoir présenté une requête demandant la permission de le rappeler pour la raison que le trafic n'est pas assez considérable à cet endroit pour y nommer un chef de gare à l'époque des expéditions, au sujet de laquelle demande le jugement en appel est réservé.

5053. Plainte faite par le *Board of Trade* de Belle-Plaine, Pense et Grande-Coulée alléguant que les trains nos 61 et 62 du Pacifique-Canadien, d'après le nouvel horaire prenant effet le 28 mai 1914, n'arrêtent plus à ces gares. (Dossier 24479.)

Requête refusée.

5054. Requête du *Board of Trade* de Brandon, Manitoba, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadian-Northern, de construire des têtes de lignes pour un usage réciproque dans la cité de Brandon, Manitoba. (Dossier 18030.)

Jugement réservé. La Commission se rendra sur les lieux.

5055. Requête de la *Manitoba Engines, Limited*, pour un tarif de faveur sur le fer en gueuse de Port-Arthur et Fort-William à Brandon, proportionnellement aux taux prescrits dans le jugement rendu dans la cause des Tarifs de l'Ouest devant s'appliquer dans les cas des expéditions des mêmes endroits à Winnipeg, Man. (Dossier 18755.12.)

Pas de nécessité de se prononcer, ce cas étant couvert par le jugement de la Commission au sujet de la cause des Tarifs de l'Ouest.

5056. Requête de la *Grain Growers' Association*, de Storthosks et Nottingham, Sask., à l'égard du service des trains, sur l'embranchement de Griffin (tronçon de Lander) du Pacifique-Canadien.(Dossier 3693.8.)

Pas d'ordonnance nécessaire, les plaignant devant discuter la chose avec les compagnies intéressées.

5057. Requête du *Board of Trade* de Carnduff, et des résidents des villages voisins de Frobisher, Sask., demandant l'émission d'une ordonnance exigeant la construction d'une voie d'évitement de transfert entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien, à Frobisher, Sask.

Ordonnance rendue décrétant la construction immédiate de la voie de transfert à moins que les compagnies de chemins de fer produisent d'ici à dix jours les motifs de leur refus de s'y conformer.

5058. Requête du *Board of Trade* de Brandon, relativement au service des trains à l'intérieur et à l'extérieur de la cité sur la ligne du Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern et du Great-Northern. (Dossier 24464.)

Requête retirée.

5059. Requête de la *Middle West Federated Board of Trade*, conjointement avec le *Board of Trade de Brandon*, pour obtenir les avantages qui suivent:

1. La réduction des taux de transport pour le charbon de Fort-William à Brandon et points divers du district.

2. Un tarif spécial de faveur pour les journaux d'Ottawa à Brandon.

3. Un tarif spécial de faveur sur le fer en gueuse de Fort-William ou Port-Arthur à Brandon.

4. La construction d'une voie de transfert reliant les voies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, à Deloraine, Man.

5. Maintenir en meilleur état les traverses dans la ville de Boissevain, et dans la municipalité rurale de Morton, et reconstruire les garde-bestiaux de manière à offrir plus de protection aux animaux. (Dossier 24465.)

La Commission décida qu'aucune ordonnance n'était nécessaire relativement aux demandes diverses, comprises dans la requête.

5060. Plainte de la *Grain Growers' Association* de Hamsworth, Sask., au sujet du Pacifique-Canadien, relativement à l'accommodation des gares dans la subdivision de Virden-McAuley.

Pas d'ordonnance nécessaire.

5061. Requête des résidents d'Ethelbert, Man., et des environs, au sujet du site dangereux et incommode de la gare du Canadian-Northern.

Renvoyée au chef de l'exploitation de la Commission pour être discutée avec la compagnie et faire rapport si une entente convenable peut être conclue.

5062. Relativement au quai de chargement à Boissevain, Man. (Dossier 24572.)

Pas besoin de s'occuper de la chose, les requérants ayant pris des arrangements pour régler l'affaire directement avec la compagnie du chemin de fer.

5063. Plainte de Richard Euler, de Waldhof, Ontario, relativement au service des trains sur la subdivision d'Ignace du Pacifique-Canadien. (Dossier 23922.)

Pas d'ordonnance nécessaire, la compagnie donnant un meilleur service.

5064. Requête de la commission des Utilités Publiques du Manitoba demandant l'émission d'une ordonnance accordant la permission et définissant les conditions à remplir dans l'exécution de certains travaux projetés sur ou sous la voie du Pacifique-Canadien où elle croise l'avenue Portage, dans le lot 44 de la paroisse Saint-Jacques, à savoir: (*a*) l'élargissement du passage souterrain, passant aujourd'hui sous la dite voie du Pacifique-Canadien, et utilisée dans le moment par la *Winnipeg Electric Co.*, de manière à permettre d'y poser deux voies, ou (*b*) la construction d'un tunnel permanent pour tout trafic devant traverser la dite voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 386.)

En suspens, en attendant la décision de la commission des Utilités Publiques du Manitoba.

5065. Requête de la *Manitoba Sand and Gravel Company,* de Winnipeg, Man., en vertu des articles 315 et 323, demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc-Pacifique de modifier son tarif spécial pour transport de marchandises, C.R.C. n° 279, en date du 21 novembre 1912, relativement à l'item 10, de la page 5, de manière à établir un taux convenable pour le sable et gravier de la gare Vivian, Manitoba, à la cité de Winnipeg, Manitoba. (Dossier 5782.10.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête.

5066. Etude de la question de la construction d'un tunnel au croisement du Pacifique-Canadien, à la rue Salter, Winipeg, Man. (Dossier 3084.)

Requête accordée, les plans en détail devant être produits et déposés par la cité de Winnipeg, cette dernière payant le coût des travaux.

5067. Requête du Pacifique-Canadien, en vertu des articles 232 et 237, demandant l'autorisation de construire un rameau particulier pour V. D. Robinson and Sons, Ltd., dans le lot 37, de la paroisse Saint-Jean, de la cité de Winnipeg, Man. Audition ajournée. (Dossier 22319.9.)

En suspens en attendant la décision du juge Robson sur la question qui lui a été soumise.

5068. Relativement au croisement de la voie ferrée de la rue Winnipeg, passage effectué sur l'embranchement de Selkirk de la ligne du Pacifique-Canadien, sur l'avenue Selkirk et la rue McPhilips, Winnipeg, Man., passage autorisé par l'ordonnance 15449, en date du 15 septembre 1911, et aussi le passage du Pacifique-Canadien allant au terrain de l'exposition industrielle de Winnipeg, parallèle à l'embranchement de Winnipeg-Beach, à l'avenue Selkirk, Winnipeg, autorisé par l'ordonnance 21287, en date du 29 janvier 1914. Audition ajournée.

Rayée de la liste.

5069. Plainte de James Auld, de Winnipeg, Manitoba, relativement au service des trains du Pacifique-Canadien, entre Winnipeg et Lac du Bonnet, Man., (Dossier 24302.)

Pas de décision, en attendant la production de toute autre déclaration que le plaignant désirerait faire au sujet de cette question.

5070. Requête de la *David Bowman Coal and Supply Co., Ltd.,* pour une ordonnance autorisant la construction d'un rameau particulier se raccordant avec le Canadian-Northern à un point au nord de Oak-Point, Man., prenant de là une direction vers l'est pour se rendre dans le quart S.-O. de la section 18, rang 4, O. aux fours à chaux et aux carrières des requérants. (Dossier 22370.65.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

5071. Requête de la municipalité rurale de Fort-Garry, Man., pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au Canadian-Northern de construire un passage inférieur convenable sous sa voie où elle traverse le chemin public de Pembina, Winnipeg, Man. Audience ajournée. (Dossier 20311.1.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête.

5072. Requête de la *Winnipeg Sand Stone Brick Company, Ltd.,* demandant l'approbation de la construction d'un rameau particulier croisant la rue Pembina, de la voie de garage du Canadian-Northern du côté est des ateliers de la compagnie de chemin de fer à la briqueterie de la *Winnipeg Sand Stone Brick Company, Ltd.,* sur l'autre côté de la rue Pembina.

La *Blackwoods, Limited,* et toute autre personne intéressée devront donner les raisons pourquoi le rameau particulier de *Blackwoods, Limited,* ne serait pas prolongé vers le sud jusqu'à l'établissement de la *Winnipeg Sand Stone Brick Company.* Audition ajournée. (Dossier 22434.)

Jugement réservé.

5073. Requête de la cité de Winnipeg, Man., pour avoir droit de passage (par une route carrossable) sous la forme d'un passage supérieur, ou inférieur, à travers le nouveau parc du Pacifique-Canadien, relativement à la ligne de transmission de Winnipeg, Kildonan, Man. Audition ajournée. (Dossier 1487.5.)

Pas d'ordonnance nécessaire.

5074. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien d'enlever de l'avenue Selkirk, dans la cité de Winnipeg, Man., les rails du rameau qui relie l'embranchement de Selkirk du Pacifique-Canadien, immédiatement au nord de la dite avenue Selkirk, et de raccorder le dit rameau avec le dit embranchement de Selkirk du Pacifique-Canadien au sud de l'avenue Selkirk. Audition ajournée. (Dossier 23122.)

En suspens, en attendant la décision du juge Robson, sur la question qui lui a été soumise.

5075. Requête de la municipalité rurale de St. Andrews, Man., pour l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de construire et maintenir en bon état des passages aux croisements de sa voie dans les lots 74 et 78, et pour l'émission d'une ordonnance défendant à la compagnie d'enlever la gare, ou de ne plus utiliser la gare de Victoria-Park, sur son embranchement de Winnipeg-Beach.

Ordonnance rendue autorisant la construction des passages aux frais de la municipalité. L'inspecteur de la commission fera un rapport au sujet de la gare de Victoria Park.

5076. Requête de E. C. Unger, pour l'extension du service de collection et de livraison des compagnies de Messageries à Winnipeg de manière à y inclure la rue Sherburn jusqu'au n° 638. Dossier 4214·145.

Ordonnance rendue que d'ici à une nouvelle ordonnance de la Commission les taux dese compagnies de Messageries faisant affaires dans la cité de Winnipeg devront s'appliquer à la collection et à la livraison des marchandises et colis dans toutes les rues praticables, ou carrossables, dans cette partie de la cité de Winnipeg particulièrement désignée dans l'ordonnance. L'ordonnance 18413, en date du 31 décembre 1912, annulée. Voir l'ordonnance 22246.

5077. Etude de la question de la requête de la cité de Winnipeg, Man., relativement à la construction d'un passage inférieur à l'avenue Talbot, Winnipeg, où elle est croisée par la voie de la compagnie Pacifique-Canadien. Audition ajournée. Dossier 9437·279.

Ordonnance rendue enjoignant à la cité de construire un tunnel à ses propres frais, si elle le désire. La cité devra donner avis à la Commission si elle désire profiter de l'alternative mentionnée dans le jugement oral du président de la Commission.

5078. Requête de la *Tuxedo Park Co., Ltd., The Canada Cement Co., Ltd.,* et *South Winnipeg, Limited,* pour l'émission d'une ordonnance enjoignant au G.T.P. de recevoir, expédier et livrer les marchandises en se servant du rameau particulier que les requérants utilisent actuellement. Dossier 15772.

Jugement réservé. Le sous-ingénieur de la Commission discutera la question avec l'ingénieur du service d'enclenchement et fera rapport.

5079. Requête des résidents du village du Lac-du-Bonnet, Manitoba, pour forcer le Pacifique-Canadien à construire un débarcadère à un point vis-à-vis le village et y faire arrêter les trains locaux du matin et du soir.

Requête refusée.

5080. Requête de la *Grain Growers' Association* de Storthoaks etNottingham, Sask., relativement au service des trains sur l'embranchement de Griffin (extension Lauder) du P.-C. Dossier 3093·8.

Pas de décision. Le P.-C. s'engageant à mettre en vigueur dès le 27 septembre 1914, un nouvel horaire qui donnera deux trains par jour sur tout le parcours.

5081. Requêtes au nom de la ville de innipeg Beach et de la municipalité rurale de St. Andrews pour l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de restaurer le service des trains quotidiens sur son embranchement de Winnipeg Beach et de cesser le service tri-hebdomadaire qu'elle vient de mettre récemment en vigueur.

Pas d'ordonnance nécessaire. Les parties intéressées ayant réglé la chose entre elles.

5082. Etude de la question à savoir, en évaluant les frais de surestaries, si l'allocation du délai gratuit pour la mise en place, la franchise de douane et le déchargement, en vertu de la règle 2, des Règlements du Service des Trains devraient être réunis ou traités séparément.

Requête pour une interprétation de la *J. H. Ashdown Hardware Company,* Winnipeg. Dossier 1700·8.

Requête retirée.

5083. Requête de la cité de Saint-Boniface, Man., pour l'extension du service de collection et de livraison des Messageries tel qu'inséré dans l'ordonnance 19849, en date du 30 mai 1913. Dossier 4214·159.

Ordonnance rendue accordant la requête et annulant l'ordonnance 19849. Voir l'ordonnance 22231.

5084. Requête de la cité de Winnipeg, Manitoba, pour l'extension du service de collection et de livraison des Messageries de manière à inclure le sixième quartier de la dite cité.

Ordonnance rendue selon le rapport de l'inspecteur Shinnick.

5085. Requête de la *Canadian Oil Companies, Limited,* pour l'émission d'une ordonnance autorisant la construction d'un rameau particulier projeté à partir de la ligne du Pacifique-Canadien, traversant l'avenue Gordon, jusqu'à la propriété des requérants, dans la cité de Winnipeg.

Ordonnance accordant la requête pourvu que la cité consente à ce que la traverse passe au-dessus de la rue. La compagnie de chemin de fer devra soumettre un état estimatif du coût de la voie de chargement et la compagnie requérante bénéficiera d'un rabais de $2 par wagon.

Requête renvoyée.

5086. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant une ordonnance à l'effet de révoquer l'ordonnance n° 20808, en date du 7 janvier 1914, et de remettre en vigueur l'ordonnance n° 20808 en date du 30 novembre 1913. (Dossier n° 23255).

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 22112.

5087. Requête de la cité de Winnipeg demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, *Canadian-Northern* et Grand-Tronc-Pacifique ainsi qu'à la compagnie *Great-Northwest Telegraph* d'enlever de toutes les rues situées dans des limites déterminées tous leurs poteaux, leurs câbles et leur fils et de les faire passer sous terre. (Dossier n° 24557).

Pas de décision. La question devra être étudiée par la cité de Winnipeg et les compagnies de chemins de fer.

5088. Requête de la cité de Winnipeg demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une voie de chargement partant de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien (raccourci de Nelson) pour desservir la sablière de la requérante sur la moitié sud du quart nord-est de la section 5, township 12, rang 5 E. (Dossier n° 22370-33).

Ordonnance émise accordant la requête.

Ordonnance émise enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire une ordonnance à l'effet de faire disparaître la voie de chargement entretenue par la *Birds Hill Sand Co.,* sur une partie de la réserve de chemin entre les sections 23 et 24, et 25 et 26, 11-4 à l'est, et enjoignant à cette compagnie de remettre la réserve de chemin dans l'état où elle se trouvait avant le passage de la voie de chargement, ou, si l'usage en est continué, que les termes et les conditions en soient déterminés par la Commission. (Dossier n° 5680. Cause 2308).

Référée à l'ingénieur de la Commission qui fera l'inspection des fossés, du drainage, des ponceaux et de la rampe de la grande route, et fera rapport, la *Bird's Hill Sand Co., Ltd.,* se chargeant de les faire mettre dans un état convenable.

5090. Requête du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet du projet de construction des voies commerciales de la *Winnipeg Paint and Glass Co.* (Dossier n° 22316.17).

Ordonnance amendée autorisant la construction d'un embranchement à partir du rameau principal.

5091. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern,* de la part de la *Builder's Supply Co.,* demandant une ordonnance, en vertu des articles 222 et 237 de la Loi des chemins de fer, autorisant la construction d'un embranchement en travers des sections 12, 11 et 2, township 15, rang 3, partie ouest 11, mille 0 à 11-1.25. (Dossier n° 22370.74).

Ordonnance émise accordant la requête. Voir ordonnance n° 22242.

5092. Requête de la *Winnipeg River Co.,* demandant l'autorisation de faire un raccordement sur le lot 26, mille 6, de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement du Lac-du-Bonnet) pour la construction d'un embranchement desservant la sablière de la compagnie du chemin de fer *Winnipeg River.* (Dossier n° 6713-77.)

Une requête régulière devra être déposée par la compagnie requérante et les plans devront être soumis à l'ingénieur de la Commission et, si tout cela est satisfaisant, une ordonnance sera émise en vertu de l'article 226 de la Loi.

5093. Requête du chemin de fer *Canadian-Northern* demandant l'autorisation de faire disparaître le raccordement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer des terminus conjoints de Winnipeg à l'avenue Higgins dans la cité de Winnipeg. (Dossier n° 23015.)

Ordonnance émise refusant la requête, la *Sawyer-Massey Co., Ltd.,* la *Dysen Co., Ltd.,* la *J. H. Ashdown Hardware Co., Ltd.,* la *Wilkinson-Kompass, Ltd.,* continuant d'avoir des voies d'aiguillage à partir de la ligne de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Voir ordonnance 23177.

5094. Requête de la municipalité du township de Oliver, Ontario, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une traverse sur ces lignes de chemin de fer au chemin principal entre les lots 4 et 5, township d'Oliver, Ontario. (Dossier n° 23569).

Ordonnance émise enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire une traverse, le coût devant être supporté comme suit: la moitié par la compagnie de chemin de fer et la moitié par la municipalité.

5095. Plainte portée par le township d'Oliver, Ontario, alléguant l'insuffisance du service fourni par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Murillo, Ontario. (Dossier n° 5638.

Ordonnance émise enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'arrêter son train n° 3 sur un signal de drapeau à la gare de Murillo, la compagnie ayant la liberté de faire cesser le présent arrangement en vertu duquel les trains 7 et 11 arrêtent à cette gare. Voir ordonnance 22457.

5096. Requête de la municipalité de Neebing, district de la Baie-du-Tonnerre, Ontario, demandant une ordonnance en vue de donner suite aux procédures qui peuvent avoir été prises par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien relativement à la construction, par la compagnie de chemin de fer, d'un passage à niveau sur la 20ième voie d'évitement, township de Neebing, Ontario. (Dossier n° 24233.)

Pas besoin d'oronnance, la compagnie de chemin de fer se chargeant de faire, le plus tôt possible, les travaux nécessaires.

5097. Plainte portée par la cité de Fort-William, Ont., et les propriétaires, relativement à l'état du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur l'avenue Empire, à Fort-William, Ontario. (Dossier 22435.)

Ordonnance émise enjoignant à la compagnie de chemin de fer de réduire la vitesse de tous les trains passant sur l'avenue Empire dans la cité de Fort-William à un taux ne dépassant pas six milles à l'heure. Voir ordonnance 22660.

5098. Requête de la cité de Fort-William, Ont., et autres, en vertu des articles 226 et 227, demandant une ordonnance enjoignant au chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un rameau à partir de son rameau principal dans la cité de Fort-William, passant le long de l'avenue Neebing, traversant le chemin de fer *Canadian-Northern,* au passage à niveau, et le tramway et la grande route à la rue Montréal, de façon à faire un raccordement avec les rameaux desservant les usines des requérants; demandant aussi une ordonnance autorisant la construction de ce rameau sur l'embranchement de ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à la rue Montréal.

(Remarque.) La Commission étudiera les arguments des parties intéressées relativement à la question du paiement du coût supplémentaire concernant la construction de ce rameau. (Dossier n° 19669, 2ième partie.)

Les parties devront s'entendre et décider de cette question et faire rapport à la Commission.

5099. Requête de la cité de Fort-William, Ont., en vertu des articles 227, 235 et 243, demandant une ordonnance autorisant la cité de faire passer sa ligne de tramways sur les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et *Canadian-Northern* et Grand-Tronc-Pacifique, là où ces voies traversent la rue Heath et la rue Montréal dans la cité de Fort-William, Ont., et demandant aussi une ordonnance révoquant ou amendant l'ordonnance n° 11330, de même qu'une ordonnance à l'effet de forcer les dites compagnies de chemin de fer d'installer des appareils de protection à tous passages à niveau des dits chemins de fer sur la rue Heath et la rue Montréal et de répartir, dans chaque cas, le coût de la construction et de l'entretien de ces appareils entre les parties intéressées. (Dossir n° 22479.)

En suspens jusqu'à ce que la cité demande une nouvelle audition.

5100. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu de l'article 29 demandant une ordonnance:—

(a) Amendant l'ordonnance n° 18457, en date du 30 décembre 1912, et émise à la demande de la compagnie requérante pour l'autoriser à construire quatre

nouvelles voies en travers des rues May et Ridgeway, dans la cité de Fort-William, Ontario, en biffant le paragraphe 3 de la dite ordonnance et en y établissant d'autres clauses concernant la détermination de la compensation, si compensation il doit y avoir, qu'il faudra peut-être payer au proppriétaire du lot 32, et

(b) Rescindant l'ordonnance n° 20917, en date du 29 novembre 1913, et émise relativement à la même question. (Dossier n° 20538.) Pas d'ordonnance, la question ayant été réglée entre les parties.

5101. Plainte portée par la cité de Fort-William, Ont., alléguant que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien s'est emparée des voies du tramway à l'endroit où elles sont traversées par la voie de chargement que le chemin de fer Pacifique-Canadien est autorisé à construire jusqu'à la propriété de la compagnie *Starch Works,* à la 6ième rue, Fort-William, Ontario. (Dossier n° 22317.11.)

Biffée de la liste.

5102. Requête de la cité de Port-Arthur, Ont., demandant une nouvelle audition de la requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern* à l'effet de faire approuver l'emplacement de sa voie en travers de la cité de Port-Arthur, Ontario. (Audition ajournée.) (Dossier n° 9188.26.)

On ne permettra le posage d'aucune voie et aucune ordonnance sera émise approuvant la construction de voies tant qu'un avis complet n'aura pas été donné à la cité de Port-Arthur et qu'on n'aura pas pris connaissance de la convention du 31 mars 1914.

5103. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern*, en vertu des articles 222, 228 et 237, demandant l'autorisation de construire un rameau à Fort-William, près de la traverse de la rue Arthur, en travers du lot 3, township de Neebing, et le long d'un passage entre les rues Arthur et Sills, jusqu'à la limite ouest de la propriété de l'école Saint-Joseph, une distance de 1,785 pieds, traversant les rues Arthur, Brunswick et Selkirk.

Remarque.—La Commission étudiera la question de la compensation devant être payée pour la terre de feu madame Sills en travers de laquelle le rameau a été construit.

Requête renvoyée.

5104. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu des articles 222, 237 et 257, demandant l'autorisation de construire un embranchement à double voie ou un rameau allant de sa ligne sur l'avenue Empire, dans une direction nord le long de l'emplacement de voie particulier autrefois la rue James jusqu'à la rue William, de là dans une direction est jusqu'à la Baie-du-Tonnerre, à Fort-William, Ontario. (Audition ajournée.) Dossier n° 22317.1.)

Ordonnance émise autorisant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de se rendre à l'élévateur du gouvernement selon les termes du jugement du commissaire en chef.

5105. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, demandant une ordonnance autorisant la construction de sa voie de chargement projetée sur la rue William, à Fort-William, Ontario, en travers de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 22317.2.)

Requête renvoyée sans empêcher la compagnie requérante de la renouveler en tous temps.

5106. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance autorisant la construction de sa voie de chargement projetée sur la rue William, à Fort-William, Ontario, en travers du tramway *Port-Arthur and Fort-William.* (Dossier n° 22317.3.)

Requête renvoyée sans empêcher la compagnie requérante de la renouveler n'importe quand.

5107. Requête du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de construire un rameau sur la rue William, à Fort-William, Ontario, en travers de la ligne de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern.* (Dossier 22317.4.)

Requête renvoyée sans empêcher la compagnie requérante de la renouveller en tout temps.

5108. Prise en considération de la résolution des contribuables de la cité de Fort-William, Ontario, relativement à l'emplacement projeté de la gare de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario,* à Fort-William; la question de protection aux croisements de la voie; et de la cessation du trafic de la ligne principale sur la ligne de jonction. (Dossier n° 5791.)

Jugement réservé, la Commission fera la visite de l'endroit.

5109. Prise en considération de la question concernant le droit de passage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et d'autres chemins de fer pour traverser la propriété du chemin de fer *Canadian-Northern,* à Port-Arthur, et faire raccordement avec l'élévateur du gouvernement, de même que le raccordement avec le chemin de fer *Canadian-Northern* à cet endroit. (Dossier n° 21826.)

Requête renvoyée sans empêcher la compagnie requérante de la renouveller en tout temps.

5110. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 18457, en date du 30 décembre 1912, en substituant la description suivante des terrains devant être transportés par la compagnie requérante à la cité de Fort-William, à la description contenue dans le paragraphe un de la dite ordonnance.

Tout ce morceau ou lopin de terre indivise sis et situé dans les limites de la cité de Fort-William, township de Neeping, province d'Ontario, et étant une partie de lot (31), faisant face à la rue May, d'après le plan de subdivision d'une partie de la ferme McKellar, enregistré au bureau d'enregistrement du district de la Baie-du-Tonnerre, comme étant le plan n° 93, lequel morceau de terre peut être plus explicitement décrit dans les termes suivants:—

Commençant au coin nord-est du dit lot 31, de là allant vers le sud le long de la limite est du dit lot, une distance de cinquante-six pieds et quatre-dixièmes de pied (56′4), de là vers le sud trente-neuf degrés et aucune minute (S. 39° 00 O.) une distance de trente-sept pieds et quatre-vingt-trois centièmes de pied (27′83), jusqu'à la borne sud du dit lot 31, de là vers le sud quatre-vingt-neuf degrés et cinquante-cinq minutes à l'ouest (S. 89° 55′ O.), une distance de quatre-vingt-deux pieds et quatre-dixièmes de pied (82′4) jusqu'à un tuyau de fer marquant le coin sud-est du dit lot 31, de là vers le nord cinquante-un degrés et cinquante-sept minutes à l'est (N. 51° 57′ E.), une distance de cent-vingt-six pieds et quatre-vingt-cinq centièmes de pied (126.85′) jusqu'au point de départ.

Le dit morceau de terre contenant, d'après le mesurage, quatre-vingt-cinq millièmes d'acre (0.085 acre, plus ou moins. (Dossier n° 20538).

Pas d'ordonnance émise, la question ayant été réglée entre les parties.

5111. Relativement au passage de chemin entre les concessions 15 et 16, township de Neebing, à l'endroit où le chemin traverse la ligne de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 24652).

La compagnie a décidé que si le chemin de fer Pacifique-Canadien avait nuit de quelque manière au chemin, la compagnie devrait remédier à cet inconvénient sans délai.

5112. Au sujet du nouvel arrangement de la voie de chargement se raccordant au chemin de fer Canadian-Northern en travers de la rue Franklin, et de faire passer cette voie en travers de la rue Mark, à Fort-William. (Dossier n° 24576).

Ordonnance émise accordant la requête. Voir ordonnance n° 22223.

5113. Requête de Joseph et Arthur Brunet, de Chelmsford, Ontario, demandant une réduction du taux du foin, par wagons, de Chelmsford à Fort-William et Port-Arthur, Ontario. (Dossier n° 23704).

Pas de décision. La question est en suspens en attendant les soumissions écrites que les requérants pourraient désirer remettre à la Commission.

5114. Requête du conseil municipal de la ville de Sudbury, Ontario, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'installer un système quelconque de protection sur le passage à niveau principal à la rue Elm, à Sudbury, Ont. (Dossier n° 9437.1066).

La Commission a décidé qu'aucune ordonnance ne devrait être émise avant que la compagnie de tramway ait envoyé au plus tôt une requête demandant la permission de traverser les voies de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien aux endroits indiqués.

5115. Requête de la *Canadian Retail Coal Association* demandant un taux de 60 cents par tonne de charbon, par fourgons, de Buffalo, Black-Rock ou du Pont Suspendu, à York, Ont. (Dossier n° 463.2).

Ordonnance émise enjoignant que les tarifs du chemin de fer Grand-Tronc applicables au charbon par fourgons de la frontière de Niagara et de Détroit soient amendés de façon à s'appliquer à York, Ont., les taux y indiqués s'appliquant à Toronto; les amendements devant entrer en vigueur avant le 1er septembre 1914. Voir ordonnance n° 22220.

5116. Plainte portée par le village de Fergus, Ontario, contre l'augmentation du taux d'aiguillage des wagons par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à et au rameau commercial de l'embranchement dans le village de Fergus, Ontario. (Dossier n° 24300.)

Ordonnance émise enjoignant que l'avis faisant cesser la mise à part du service d'aiguillage commun entre les voies d'évitement du chemin de fer Grand-Tronc à Fergus et celles du chemin de fer Pacifique-Canadien de l'opération de l'ordonnance générale d'aiguillage commun de la Commission, n° 4988, soit désapprouvée et que le taux de $3 par wagon soit remis en vigueur vers le 20 juillet 114. Voir ordonnance n° 22189.

5117. Plainte portée par William Pinkey, de Cooksville, Ont., relativement au manque de protection convenable sur sa ferme à l'endroit où elle est traversée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la compagnie du chemin de fer suburbain de Toronto. Audition ajournée. (Dossier n° 23080.)

Pas d'ordonnance. La compagnie de chemin de fer se charge d'entretenir la traverse en bon état et elle offre de payer $100 pour les frais d'entretien de la traverse, au cas où le requérant déciderait de la faire dévier.

5118. Requête de Chas. A. Windatt, du township de Thorah, Ontario, en vertu des articles 154 et 250, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (*Georgian Bay and Seabord Railway*) de construire et entretenir, sur sa ligne de chemin de fer à l'endroit où cette ligne traverse sa ferme sur le lot 4, concession 10, township de Thorah, les ouvrages de drainage nécessaires pour empêcher l'innondation de ses terres et les dommages résultant de ces innondations, et une ordonance en vertu de l'article 26a le déchargeant de l'obligation de se conformer aux termes d'une certaine convention faite entre lui et le chemin de fer au sujet d'un ponceau ou passage pour les bestiaux, alléguant la violation de cette convention par la compagnie de chemin de fer. (Dossier n° 23676.)

Pas d'ordonnance. La compagnie de chemin de fer s'engageant à se conformer aux recomandations de l'ingénieur de la Commission, sauf en ce qui concerne le posage de tuyaux plus gros. La compagnie devra aussi entretenir le passage pour les bestiaux selon les recommandations de l'ingénieur de la Commission.

5119. Requête de la *Peterborough Machine and Lubricator Company, Limited*, en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance à l'effet de rescinder l'ordon-

nance de la Commission n° 15660, en date du 20 décembre 1911, laquelle ordonnait que la compagnie du chemin de fer Pacfique-Canadien soit autorisée à construire un embranchement de ligne de chemin de fer pour la *T. Kinnear and Company,* de la cité de Peterborough. (Dossier n° 18797.)

En suspens pour deux semaines afin de permettre à la compagnie de chemin de fer de décider si elle prendra ou non des procédures d'expropriation.

5120. Requête de la *Standard Crushed Stone Company, Limited,* de Niagara-Falls, Ontario, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc de construire immédiatement une voie d'évitement à l'usine de la dite *Standard Crushed Stone Company, Limited,* près de la gare de Windmill-Point, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, embranchement de Buffalo et Goderich, à environ deux milles et demi à l'est de Ridgeway, Ontario. (Dossier n° 23219.)

Ordonnance émise accordant la requête soumise aux termes et conditions établis dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22317.

5121. Plainte portée par J. E. Titchmarsh, de Hagersville, Ontario, relativement au bail consenti par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la *Canada Seed Company of Hagersville,* Ontario, concernant l'usage de la voie d'évitement et de l'élévateur à cet endroit. Pas d'ordonnance.

5122. Au sujet de la voie de chargement commerciale de Trenton. Requête de G. T. Clarkson, de Toronto, Ont., demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre à la *C. L. O. & W. Ry. Co.* de produire immédiatement des plans et de nommer des arbitres pour décider des questions de différends qui surgissent entre le requérant et la compagnie du chemin de fer concernant l'expropriation des terrains en la possession du requérant en sa qualité de liquidateur de *MM. Lloyd and Sons, Limited,* de Trenton, Ontario. (Dossier 3701.347.)

Ordonnance émise renvoyant la requête demandant la restriction du droit d'expropriation et, du consentement de toutes les parties, ordonnant que l'arbitrage en suspens pour déterminer la compensation à être payée au sujet de la prise de certains terrains, soit continué, sujette aux dispositions établies dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 23504.

5123. Requête de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company, Limited,* en vertu de l'article 226, demandant une ordonnance enjoignant la campagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire une voie d'évitement convenable à l'endroit où le chemin de fer de la compagnie croise les terrains de la compagnie requérante, dans le township de West-Flamboro, Ontario. (Dossier n° 22370.45.)

Ordonnance émise rescindant l'ordonnance n° 22392 et enjoignant à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire une voie de chargement faisant raccordement avec sa ligne principale, et d'ériger un signal automatique de sûreté sur la voie principale de la limite ouest. Cette voie de chargement devant être complétée vers le 1er novembre 1914. Voir ordonnance 22672.

5124. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demandant une ordonnance enjoignant à la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company* de remettre dans le même état où elle se trouvait avant que cette compagnie l'ait dérangée la voie d'évitement conduisant de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company* et la *Fowler Canadian Company.* (Dossier n° 7031. Cause n° 3051.)

Ordonnance émise renvoyant la requête. Voir ordonnance 22327.

5125. Requête de la compagnie *Montreal and Southern Counties Railway* (chemin de fer Grand-Tronc) en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de faire passer à niveau sa ligne de chemin de fer sur celle de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Saint-Hyacinthe à Farnham, sur le lot 34, paroisse de Saint-Paul d'Abbottsford, P.Q. (Dossier n° 12072.23.)

Ordonnance émise accordant la requête aux conditions établies dans l'ordonance. Voir ordonnance n° 22229.

5126. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de faire passer à niveau son rameau

desservant la propriété de la *Elias Rogers Company,* marchands de charbon, de Toronto, Ontario, les voies ferrées du chemin de fer *Toronto, Gray and Bruce Railway* (chemin de fer Pacifique-Canadien) à un endroit situé au sud de l'avenue Saint-Clair, cité de Toronto, Ontario. (Dossier n° 24227.)

Ordonnance émise renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 22299.

5127. Requête de W. J. Boland, de Toronto, de la part de Hillar H. Findlay, de Toronto, Ontario, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de prolonger la voie d'évitement de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construite sur la propriété de la *Fairbanks-Morse Canadian Company, Limited,* de Toontó, Ontario, jusqu'à une certaine propriété louée récemment dans le but d'y établir des usines. (Dossier n° 14200).

Voir jugement du Commissaire en chef en date du 18 janvier 1915. Annexe "C".

5128. Requête de la Corporation Municipale du Township d'York, Ontario, en vertu de l'article 250, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un système de drainage convenable et suffisant pour le drainage du tunnel de la rue Jane dans le dit township d'York à l'endroit où la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien croise la dite rue. (Dossier n° 16288).

Pas besoin d'ordonnance, la Commission a décidé que la municipalité n'était aucunement responsable de l'état du tunnel, et que, cette difficulté ayant été causée par la compagnie, celle-ci devait s'occuper de cette question.

5129. Requête de la corporation de la cité de Toronto, Ontario, en vertu des articles 237 et 238, demandant une nouvelle audition de la question de l'entretien de la superstructure du tunnel passant sous les voies de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Keele, ou demandant une ordonnance à l'effet de faire reconstruire la dite superstructure afin de protéger le public passant par le dit tunnel. (Dossier n° 21566).

Voir jugement du Commissaire en chef en date du 12 novembre 1914, annexe "C". Ordonnance enjoignant à la cité de Toronto de rendre imperméable, à ses propres frais, la superstructure du tunnel de la rue Keele passant sous les voies de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Voir ordonnance 23036.

5130. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer en travers du chemin Albany dans la cité de Toronto, Ontario, au moyen d'un pont. (Dossier n° 12021.5.)

Ordonnance émise accordant la requête. Voir ordonnance n° 22202.

5131. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de de fer en travers de la rue Dufferin, dans la cité de Toronto, Ontario, au moyen d'une structure faisant passer le chemin de fer au-dessus de la grande route. (Dossier n° 12021.91).

La Commission a approuvé la largeur de la structure, la question de l'élévation du chemin de fer au-dessus de la grande route est réservée. L'ingénieur de la Commission fera une inspection et fera rapport.

5132. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer en travers de l'avenue Bartlett, dans la cité de Toronto, Ontario, au moyen d'un pont. (Dossier n° 12021.85.)

La Commission a approuvé la largeur de la structure, la question de l'élévation du pont de chemin de fer est réservée. L'ingénieur de la Commission fera une inspection et fera rapport.

5133. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de

fer en travers de l'avenue Geary, dans la cité de Toronto, Ontario, au moyen d'un pont. (Dossier n° 12021.89.)

La Commission a approuvé la largeur de la structure, la question de l'élévation du pont de chemin de fer est réservée. L'ingénieur de la Commission fera une inspection et fera son rapport.

5134. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant l'approbation du plan détaillé indiquant l'emplacement projeté du tunnel à la Davenport Road, Toronto, Ontario. (Séparation des niveaux à North Toronto). Substructure). (Dossier n° 22162).

Pas besoin d'ordonnance.

5135. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario*, demandant l'autorisation de construire sa ligne de chemin de fer en travers des rues Church et Dundas, dans le township Etobicoke, comté d'York, Ontario. (Dossier nº 12021.89.)

Question référée à l'ingénieur de la Commission pour qu'il prépare une esquisse indiquant la séparation des niveaux projetés.

5136. Plainte portée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien contre la Commission de force motrice hydro-électrique d'Ontario, qui construit une ligne de distribution de force motrice en travers de sa ligne de chemin de fer à un point situé près de Meneset Station, Ontario. (Dossier n° 24548).

Ordonnance émise permettant à la Commission de force motrice hydro-électrique d'Ontario de faire passer ses fils en travers des voies de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Voir ordonnance n° 22576.

5137. Requête du chemin de fer *C. L. O. & W.*, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire son rameau commercial en travers de certaines rues dans la ville de Trenton, Ontario. (Dossier n° 3701.373.)

Ordonnance émise rescindant l'Ordonnance n° 22058 et autorisant la compagnie à construire et exploiter son rameau en travers des rues indiquées dans l'ordonnance, soumise aux conditions établies dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 22234.

5138. Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant l'autorisation de construire un rameau à partir de la propriété de la *National Cash Register*, à l'est de la rue Shaw, à Toronto. (Dossier n° 22333.16.)

Pas besoin d'ordonnance en attendant la mise à exécution de l'arrangement conclu entre les parties.

5139. Requête du chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario*, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de faire passer en travers de la grande route, entre les lots 11 et 12, triangle de Jonction, township de Gloucester, les voies de raccordement entre le chemin de fer *Canadian-Northern-Ontario* et les voies de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, conformément au plan portant la date du 23 juin, 1914, croquis n° 8657. (Dossier n° 3878.574).

Requête accordée.

5140. Au sujet du viaduc pour les voies de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la *Montreal Park and Island Railway Company, à* Rockfield, P.Q.

Remarque.—La Commission étudiera la plainte alléguant que le *Montreal Turnpike Trust* a placé sa barrière de péage à un endroit inconvenable, interceptant pratiquement le chemin. (Dossier n° 9437.119.)

La Commission a décidé de visiter l'endroit le 14 courant, si possible. Avis en sera donné à toutes les parties intéressées. L'arpenteur soumettra un rapport par écrit donnant les raisons pour lesquelles il prétend que la Commission n'a aucune juridiction sur la *Turnpike Trust Company*.

5141. Requête du village de Weston, Ontario, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'élargir son tunnel à la Eston Road, à Weston, Ontario. (Dossier n° 20188.)

Pas d'ordonnance. La Commission a décidé que, par suite de la crise financière, elle ne serait pas justifiable d'émettre une ordonnance contre la compagnie de chemin de fer.

5142. Au sujet de la requête de la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec à la Commission des chemins de fer pour le Canada et à la commission des services d'utilités publiques pour le Nouveau-Brunswick, demandant une ordonnance conjointe en vertu des articles 227, 229 de la Loi des Chemins de Fer enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire ce qui suit:—

1. De permettre à la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec de faire raccorder ses voies avec celles du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la cité de Frédéricton, province du Nouveau-Brunswick, et d'entretenir et faire fonctionner les aiguillages et les courbes nécessaires aux endroits suivants:—

1. A un point entre les rues Westmorland et York, indiqué par la lettre "A" sur le plan.

2. A ou près de la gare 1159 plus 50 (emplacement du chemin de fer Pacifique-Canadien), indiqué sur le plan par la lettre "B".

3. A ou près de la gare 1118 plus 00 (emplacement du chemin de fer Pacifique-Canadien) indiqué sur le plan par la lettre "C".

4. A ou près de la gare 1072 plus 80 (emplacement du chemin de fer Pacifique-Canadien) indiqué sur le plan par la lettre "D".

2. De permettre à la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec et à ses locataires de faire fonctionner ses trains, ses locomotives, ses wagons, et autres véhicules entre A-B et entre C-D plus haut mentionnés et le long des différentes voies, aiguillages "Y" et voies d'évitement de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ou loués par cette compagnie.

3. De reconstruire la voie de chargement dont se sert le chemin de fer Pacifique-Canadien pour faire l'aiguillage entre les rues Westmorland et York (endroit indiqué par X sur le plan), afin de permettre de faire l'aiguillage sur le côté sud de l'emplacement de la ligne de la compagnie requérante. (Dossier n° 19077.1.)

Ordonnance émise permettant à la compagnie requérante de faire passer ses voies en travers des voies de la compagnie défenderesse, tel qu'indiqué dans l'ordonnance, sujette aux conditions établies à ce sujet dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22360.

5143. Requête de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern Ontario* demandant l'autorisation de changer l'emplacement de sa gare dans le township de March, Ontario, du mille 22, à partir d'Ottawa, au mille 23.6 à partir d'Ottawa. (Dossier n° 20309.)

Ordonnance émise refusant la requête. Voir ordonnance n° 22399.

5144. Au sujet des taux conjoints de messagerie sur les fruits à partir de certains points sur la ligne du Canadian-Northern à certains points sur les lignes des compagnies de messagerie *Canadian* et *Dominion,* établis par l'ordonnance de la Commission n° 21877, en date du 26 mai 1914.

Remarque.—On demandera aux compagnies de faire connaître leurs objections contre ces taux conjoints projetés. (Dossier n° 4214.391.)

Pas besoin d'ordonnance, les compagnies de messagerie ayant publié et produit un tarif conjoint accepté par le chef du service du trafic de la Commission.

5145. Requête de la corporation de la cité de Toronto, Ontario, demandant de reconsidérer le plan du tunnel à Spadina-Road afin d'amender ce plan de façon à laisser leur complète largeur aux rues Spadina-Road et Bridgeman. (Dossier n° 22162.2.)

Le compagnie de chemin de fer devra produire un nouveau plan détaillé portant les suggestions faites par le sous-ingénieur en chef de la Commission lors de l'audition.

5146. Requête de la cité de Montréal, P.Q., demandant une ordonnance établissant que le chemin de communication à l'avenue Parke donnant accès entre le

territoire de la cité au nord et à l'ouest de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien et le reste de la cité de Montréal au-dessus de l'emplacement de la compagnie où il se trouve situé entre les avenues Atlantic et Beaumont, division Laurier, à Montréal, a servi de chemin de communication au public pour le trafic en voiture et à pieds, et déclarant que ce chemin est une traverse publique sur l'emplacement du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier n° 12912.2.)

Ordonnance émise autorisant la cité de Montréal d'ouvrir l'avenue Park en travers des voies de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, soumise au système de protection indiqué dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 22896.

5147. Au sujet de la réparation des niveaux de North-Toronto, chemin de fer Pacifique-Canadien.

(Remarque).—Cette question est mise de côté dans le but de déterminer les termes de l'ordonnance qui sera émise en vertu du jugement du sous-commissaire en chef assisté des commissaires McLean et Goodeve. (Dossier n° 9437.153.)

Ordonnance émise renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23508.

5148. Requête de la compagnie du chemin de fer Erié et Ontario, en vertu de l'article 227 demandant la permission de traverser à niveau, dans le township de Moulton, Ontario, les lignes ou voies du chemin de fer Grand-Tronc (ligne à air), exploitées conjointement par les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Wabash au mille 9.80 du chemin de fer Erié et Ontario. (Dossier 24560.1.)

Ordonnance émise accordant la requête. Voir ordonnance n° 22524.

5149. Requête de la compagnie du chemin de fer Erié et Ontario, en vertu de l'article 227, demandant la permission de faire traverser à niveau dans le township de Moulton, Ontario, ses lignes de chemin de fer ou ses voies, sur les lignes ou les voies de la compagnie du chemin de fer Michigan-Central (division du sud du Canada). (Dossier n° 24560.2.)

Ordonnance émise accordant la requête soumise aux conditions établies dans l'ordonnance. Voir ordonnance n° 22431.

5150. Requête de la compagnie de chemin de fer Erié et Ontario, en vertu des articles 221, 222, 223 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie de chargement, concession 2, township de Moulton, Ontario, traversant les terrains de A. B. Shupe et T. H. Jones, pour se raccorder avec le chemin de fer Michigan-Central. (Dossier n° 24560.6.)

Ordonnance permettant le raccordement temporaire tel que demandé.

5151. Requête de la compagnie du chemin de fer Erié et Ontario, en vertu de l'article 227, demandant l'autorisation de traverser à niveau, dans la ville de Dunnville, Ontario, les voies de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 24560.26.)

Ordonnance émise accordant la traverse à niveau, soumise à la recommandation de l'ingénieur de la Commission.

5152. Requête de la corporation municipale de la ville de Parry-Sound, Ontario, demandant à la Commission de reconsidérer l'ordonnance n° 4008, en date du 28 novembre 1907, et une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un tunnel sous son chemin de fer à la rue Armstrong, dans la ville de Parry-Sound, Ontario. (Dossier n° 23240.)

Ordonnance émise renvoyant la requête.

5153. Requête de la compagnie du chemin de fer Erié et Ontario, en vertu des articles 158, 159, 222 et 223, de la Loi des Chemins de Fer, demandant une ordonnance autorisant la construction des embranchements projetés aux gares pour les voyageurs et pour les marchandises de la compagnie, à Dunnville, Ontario, de la gare 0 à la gare 32 à ou près du coin des rues Bridge et Canal et de la gare à la gare 10, étant la jambe sur de l' "Y". (Dossier n° 24560.5.)

Une ordonnance ayant déjà été émise, la Commission n'a pas besoin de se prononcer.

5154. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc demandant l'autorisation de construire, entretenir et exploiter deux nouvelles lignes principales traversant à niveau les chemins publics entre la rue Guy et la gare de Saint-Henri, dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 24834.)

Ordonnance émise accordant la requête.

5155. Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire une voie d'évitement à partir d'un point sur son chemin de fer au nord de la rue Isabelle, dans la cité d'Ottawa, Ontario, de là se prolongeant sur le long et en travers de la rue Isabelle et de la rue Metcalfe et sur la propriété du *Library Bureau of Canada, Limited,* au sud de la rue Isabelle. (Dossier n° 22674.3.)

Les parties devront essayer de s'entendre sur l'emplacement avec l'ingénieur de la Commission. Si non, la Commission émettra une ordonnance sur cette question.

5156. Les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont requises de se prononcer sur ce qui constitue la mise en vigueur convenable des tarifs conjoints, en vertu de l'article 335 de la Loi des Chemins de Fer. (Dossier n° 24388.)

Pas besoin d'ordonnance. Les parties devront s'entendre avec le chef du service du trafic de la Commission.

5157. Requête de la *Hamilton and Toronto Sewer Co., Ltd.,* d'Hamilton, Ont., demandant l'autorisation de construire une voie d'évitement sur le chemin de fer Grand-Tronc entre Junction-Cut et Dundas, Ontario. (Dossier n° 22370.45.)

Une ordonnance sera émise concernant la voie de chargement. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soumettra des plans.

5158. Requête du township d'Ancaster, Ontario, demandant une ordonnance au sujet d'un tunnel sous les voies de la compagnie du chemin de fer *Hamilton and Dundas Street* et du *T.H. & B. Ry.,* sur la rue Emerson, West-Hamilton, township d'Ancaster, et enjoignant aussi que le coût en soit réparti entre les compagnies de chemins de fer et le township d'Ancaster. (Dossier n° 9437.1011.)

Ordonnance autorisant le township d'Ancaster à construire un passage à niveau sur la voie de la *T. H. & B. Ry. Co.,* rue Emerson, à West-Hamilton, township d'Ancaster. Voir ordonnance 22608.

5159. Requête de la *Erie and Ontario Railway Company,* demandant l'autorisation de construire son chemin de fer en travers, d'employer et d'occuper l'emplacement de la *Toronto and Niagara Power Company,* lot 32, concession 5, township de Gainsboro, Ontario. (Dossier 24560.30).

Ordonnance rendu déclarant que la *Niagara, St. Catherines and Toronto Railway Company* a la priorité sur la *Erie and Ontario Railway Company* pour le posage de ses voies au croisement en question. Voir ordonnance 22732.

5160. Requête de la cité de Hamilton, Ontario, demandant la protection de la ligne principale du Grand-Tronc à la rue Ottawa, Hamilton, Ontario. (Dossier 4552. Cause 1223.)

Ordonnance rendue enjoignant au chemin de fer Grand-Tronc d'installer à ladite traverse, le ou avant le 1er mai 1915, des barrières fonctionnant jour et nuit sous la surveillance d'un gardien. Vingt pour cent des frais d'installation seront payés à même le Fonds des passages à niveau et la balance sera à la charge de la compagnie du chemin de fer. Voir ordonnance 22710.

5161. Requête de la corporation de la ville de Hamilton, Ontario, demandant une ordonnance obligeant le chemin de fer *T. H. & B.* à construire un nouveau pont de chemin public prolongeant la ligne de la rue Locks, dans la ville de Hamilton, Ontario, au-dessus des voies de la compagnie à l'intersection de la rue Locks et du chemin de fer *T. H. & B.* (Dossier 24498.)

Aucune ordonnance rendue, le *T. H. & B. Ry.* consentant à placer des longrines d'acier au-dessus du passage de la voie et de réparer le pont.

5162. Requête de la cité de Hamilton, Ontario, demandant l'approbation des plans du prolongement projeté de la rue Birmingham en travers du tronçon nord du *T. H. & B. Ry.* (Dossier 20395.1.)

Ordonnance rendue rejetant la requête. Voir ordonnance 22602.

5163. Requête de la corporation de la cité de Hamilton, Ont., demandant au chemin de fer *T. H. & B.* et au chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un nouveau pont de chemin public prolongeant la ligne de la rue King, dans la cité de Hamilton, au-dessus des voies de la compagnie à l'intersection de la rue King et de l'embranchement de Toronto du chemin de fer *T. H. & B.* (Dossier 24499.)

Référée à l'ingénieur de la Commission pour rapport.

5164. Requête de la *Grasselli Chemical Company* de Hamilton, Ont., demandant de fixer le montant de la compensation qui doit être payée en vertu du paragraphe 2 de l'ordonnance 21899, en date du 26 mai 1914. (Dossier 20519.)

La Commission décide qu'aucune ordonnance nouvelle n'est nécessaire à ce sujet.

5165. Requête de la *Erie and Ontario Railway Company* demandant l'autorisation de fermer la route situé sur le lot 5, concession 2, township de Gainsborough, comté de Lincoln, Ontario, et de la détourner du township susdit. (Dossier 24560.-23.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à détourner le chemin public. Voir ordonnance 22695.

5166. Plainte de B. F. Justin, C.R., de Brampton, Ontario, concernant la largeur du passage à bestiaux sur la propriété de A. G. Waite, Streetsville, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 3294.17.)

Ordonnance enjoignant au chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage à bestiaux conforme aux stipulations de l'ordonnance. Le travail devra être terminé vers le 1er décembre 1915. Voir ordonnance 22647.

5167. Etude de la question de protection du passage de la voie du chemin de fer Grand-Tronc au 25e chemin latéral du township d'Albion, le premier croisement au sud de Palgrave-Station, Ont. (Dossier 9437.1152.)

Nulle ordonnance jugée nécessaire, la compagnie ayant résolu de placer le passage à niveau à 20 pieds plus au nord, de façon à permettre de mieux voir les trains venant du sud. La municipalité fera enlever les broussailles.

5168. Requête de MM. Mills, Raney, Lucas et Hales, de Toronto, Ont., au nom de W. J. Lawrence, de Richmond-Hill, Ont., demandant d'être entendus devant la Commission au sujet de l'arrangement conclu avec le chemin de fer *Canadian-Northwestern* relativement à la voie d'évitement de Richmond-Hill, Ontario. (Dossier 19664.)

Nulle ordonnance rendue, la compagnie de chemin de fer ayant décidé d'installer un tampon de choc vers le 22 octobre 1914; il est entendu que la compagnie n'utilisera pas la voie d'évitement avant d'en avoir obtenu l'autorisation.

5169. Etude du rapport de l'inspecteur T. Harris au sujet d'un accident arrivé au passage à niveau à l'est de Seaforth-Station, Ont., où le Dr Scott a été blessé, le 16 mai 1914, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc. (Dossier 9437.1167.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc d'employer un gardien au passage susdit de 7 heures de l'avant-midi à 7 heures de l'après-midi. 20 pour 100 du salaire seront payés par la ville de Seaforth et la balance par la compagnie de chemin de fer. Voir ordonnance 22659.

5170. Requête du conseil municipal du village de Coldwater, Ont., demandant une ordonnance enjoignant au chemin de fer Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien, d'établir un système d'aiguillage commun à Coldwater, Ont. (Dossier 6713.62.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du Pacifique-Canadien de construire, pour le 25 décembre 1914, une voie de transfert entre son chemin de fer et celui du Grand-Tronc à Coldwater, Ont. Voir ordonnance 22915.

5171. Requête du conseil municipal du village de Richelieu, P.Q., demandant une ordonnance enjoignant à la *Central Vermont Railway Company* d'élargir et de prolon-

ger la route traversée par ses voies à un point situé à environ cinquante pieds à l'est de l'extrémité orientale du pont de la rivière Richelieu, dans le village de Richelieu, P.Q. (Dossier 24341.)

Nulle ordonnance rendue. L'ingénieur de la Commission fera rapport sur ce sujet.

5172. Plainte du conseil municipal du village de l'Annonciation, P.Q., relative aux dangers du passage à niveau du Pacifique-Canadien près du pont de la rivière Rouge. (Dossier 9437.879.)

Aucune ordonnance n'est jugée nécessaire, l'inspecteur de la Commission devant inspecter la cloche déjà installée et faire rapport.

5173. Requête de la corporation de la ville de Victoriaville, P.Q., demandant l'autorisation de fermer la rue Albert au croisement de la ligne et des voies de la compagnie du Grand-Tronc dans la ville de Victoriaville, P.Q. (Dossier 24392.)

Requête rejetée. Voir ordonnance 22764.

5174. Requête de la ville de la Pointe-aux-Trembles, P.Q., demandant une ordonnance autorisant l'ouverture de la Sixième avenue en travers des voies de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* et de la *Montreal Tramways Company,* dans les limites de ladite ville. (Dossier 20569.)

Ordonnance rendue refusant la requête. Voir ordonnance 22742.

5175. Requête de la ville de la Pointe-aux-Trembles, P.Q., demandant une ordonnance autorisant l'ouverture de la Cinquième avenue en travers des voies de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* et de la *Montreal Tramways Company,* dans les limites de ladite ville. (Dossier 24048.)

Ordonnance rendue rejetant la requête. Voir ordonnance 22742.

5176. Requête de la compagnie du Grand-Tronc, en vertu de la section 237, demandant l'autorisation de construire une voie de plus en travers de la 18e avenue dans la cité de Lachine, P.Q. (Dossier 9437.121.)

Ordonnance rendue accordant la requête. Voir ordonnance 22625.

5177. Requête de la cité de Montreal, P.Q., demandant une ordonnance déclarant que le chemin de communication qui, à l'avenue du Parc, donne accès entre le territoire de la cité au nord et à l'ouest de la ligne du Pacifique-Canadien et le reste de la cité de Montréal sur l'emplacement de la ligne de la compagnie, entre les avenues Atlantique et Beaumont, quartier Laurier, a servi de chemin de communication pour le public, pour la circulation tant des véhicules que des piétons; déclarant en outre que ce chemin est un passage public sur l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 12912.2.)

Ordonnance rendue autorisant la demanderesse à ouvrir l'avenue du Parc, dans la cité de Montréal, en travers des voies du Pacifique-Canadien, en tenant compte des conditions énoncées dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22896.

5178. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue Baldwin, quartier de la Longue-Pointe, sur l'emplacement de la ligne de la *Canadian Northern Quebec Railway Co.,* et de prolonger et construire ladite rue Baldwin au-dessus dudit emplacement. (Dossier 24696.)

Ordonnance rendue refusant les requêtes demandant l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, DeRocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector dans la cité de Montréal, en travers des voies du *Canadian Northern Québec Railway.* Voir ordonnance 22751.

5179. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue Mercier, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* et de construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24698.)

Ordonnance rendue refusant les requêtes demandant l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, DeRocheblare et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector dans la cité de Montréal, en travers des voies du *Canadian Northern Québec Railway.* Voir ordonnance 22751.

5180. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue Lebrun, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* et de construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24699.)

Ordonnance rendue refusant les requêtes à l'effet d'ouvrir l'avenue Mercier, les rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans le cité de Montréal, en travers des voies du *Canadian Northern Quebec Railway.* Voir ordonnance 22751.

5181. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue Azilda, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* et de construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24699.)

Jugement réservé.

Ordonnance rendue rejetant les requêtes à l'effet d'ouvrir l'avenue Mercier, les rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans la cité de Montréal, en travers des voies du C.N.Q.R. Voir ordonnance 22751.

5182. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue des Ormeaux, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Co.,* et de construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24700.)

Ordonnance rendue rejetant les requêtes relatives à l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans la cité de Montréal, en travers des voies du C.N.Q.R. Voir ordonnance 22751.

5183. Requête de la cité de Montréal, P.Q., à l'effet de régulariser le passage à niveau actuel de la rue de Rocheblave, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Co.,* et de construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24701.)

Ordonnance rendue rejetant les requêtes relatives à l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans la cité de Montréal, en travers des voies du C.N.Q.R. Voir ordonnance 2751.

3184. Requête de la cité de Montréal, P.Q., pour régulariser le passage à niveau actuel de la rue Contrecœur, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Co.,* et construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24702.)

Ordonnance rejetant les requêtes pour l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans la cité de Montréal, en travers des voies du C.N.Q.R. Voir ordonnance 22751.

5185. Requête de la cité de Montréal, P.Q., pour régulariser le passage à niveau actuel de la rue Hector, quartier de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q., sur l'emplacement de la *Canadian Northern Quebec Railway Co.,* et construire et prolonger ladite rue sur ledit emplacement. (Dossier 24702.)

Ordonnance rejetant les requêtes pour l'ouverture de l'avenue Mercier, des rues Lebrun, Azilda, De Rocheblave et Contrecœur. La requérante est autorisée à ouvrir les rues Baldwin, Des Ormeaux et Hector, dans la cité de Montréal, en travers des voies du C..N.Q.R. Voir ordonnance 22751.

5186. Requête de la cité de Montréal, P.Q., demandant une ordonnance autorisant le prolongement de la rue Sherbrooke, dans le quartier Hochelaga de la cité de Montréal, en travers de l'emplacement de la compagnie du P.-C., au moyen d'un pont. (Dossier 24488.)

Requête référée à l'ingénieur de la Commission pour rapport.

5187. Requête des *United Fruit Companies of Nova Scotia,* demandant une ordonnance enjoignant à la *Dominion Atlantic Railway Co.,* de fournir des connaissements et d'expédier des envois de pommes par l'Intercolonial à Montréal et au delà. (Dossier 24721.)

La Commission décide qu'aucune ordonnance n'est nécessaire en cette matière.

5188. Plainte du *Board of Trade,* de Montréal, du *Board of Trade,* de Toronto, du Board of Trade, de Hamilton et de l'*Ontario Grocers' Guild* contre l'annulation du privilège des chargements mixtes au sujet de l'expédition des épiceries, des fruits secs et des liqueurs de l'est à l'ouest du Canada. (Dossier 18755·21.)

Ordonnance rendue portant que l'annulation projetée dudit arrangement soit suspendue jusqu'à une nouvelle ordonnance de la commission. Voir ordonnance générale 133.

5189. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Co.,* en vertu des sections 158 et 159, demandant l'approbation du plan, profil et livre de renvoi montrant une partie de la ligne principale de la compagnie dans la ville de Galt, Ont., de la gare 1135:50 à la gare 1167:30.7 (2) une ordonnance en vertu de la section 176 permettant à la compagnie le droit de passage sur les voies du P.-C. entre la gare 1160:78·5 jusqu'au raccordement avec le P.-C. à la gare 2921:40 et le droit de raccordement avec les voies du L.E. & N.Ry au dernier point susdit dans la ville de Galt, Ont.; (3) une ordonnance en vertu de la section 176 permettant à la compagnie de se servir des voies de l'emplacement du P.-C. entre les gares 1114:76·3 et 1135:50 dans la ville de Galt, Ont. (Dossier 18034·72.)

Ordonnance rendue accordant la requête, sujette aux conditions indiquées dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22689.

5190. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Co.,* en vertu des sections 158 et 159, demandant l'approbation du tracé revisé de sa ligne de chemin de fer depuis la rue Bruce, dans la ville de Galt, Ont., jusqu'au raccordement avec le P.-C., sur le côté nord de la rue Main, dans ladite ville de Galt, Ontario.

Aussi, plainte de la corporation municipale de la ville de Galt, Ont., contre le détournement projeté du creek du moulin dans ladite ville, tel qu'indiqué dans le plan du L.Q. et N. Ry. de son tracé revisé à travers la propriété de la *R. McDougall Company,* dans ladite ville de Galt, Ont. (Dossier 18030·70.)

Ordonnance rendue accordant la requête, sujette aux conditions contenues dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22665.

5191. Requête de la *St. David's Sand Company, Limited,* demandant la communauté de tarif pour le transport du sable, à partir du rameau de la compagnie sur le chemin de fer *Michigan Central,* près Niagara-Falls, Ont., jusqu'aux chantiers du canal Welland, par Niagara-Falls et le Grand-Tronc. (Dossier 24931.)

Ordonnance rendue portant que les compagnies *M. C. B. et* chemin de fer Grand-Tronc doivent publier et déposer au dossier un tarif commun de 50 sous par tonne de 2,000 livres pour le sable du puits de la compagnie requérante à Merritton. Ledit tarif devra être fait pas plus tard que le 9 novembre 1914. Voir ordonnance 22745.

5192. Requête de la *Standard Crushed Stone Company, Ltd.,* de Niagara-Falls, Ont., demandant une ordonnance enjoignant au Grand-Tronc de publier et mettre en vigueur, le ou avant le 10 octobre 1914, un tarif pour le transport de la pierre de galet, la pierre concassée et les moëllons, à partir de l'embranchement de la compagnie près Windmill Point Station, Ont., jusqu'aux différents points situés sur les chemins de fer du Grand-Tronc et du Michigan-Central, en passant par le Grand-Tronc et le Michigan-Central. (Dossier 23319.1.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

Requête de John Morrison demandant un passage en travers de l'emplacement du chemin de fer de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sur une partie du lot 14, concession 1, township de Pembroke, maintenant dans les limites de la ville de Pembroke, Ont. (Dossier 3561.202.)

Aucun changement du passage à niveau n'est ordonné, mais le requérant peut le déplacer à ses propres frais.

5194. Requête de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc demandant la réaudition de la requête du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de la section 227, relativement à l'autorisation de traverser, avec son tronçon de voie desservant l'établissement de la *Elias Rogers Company,* marchands de charbon, Toronto, Ont., les voies du *Toronto, Grey and Bruce Railway* (chemin de fer Pacifique-Canadien) à un point situé au sud de l'avenue St. Clair, Toronto, Ont., laquelle requête a été rejetée par ordonnance de la Commission n° 22299, datée du 30 juillet 1914. (Dossier 24277.)

Ordonnance accordant la requête; le passage à niveau devant être protégé par un appareil d'enclenchement.

5195. Requête de la *Sudbury-Copper Cliff Suburban Electric Railway Company* demandant une ordonnance accordant à la compagnie l'autorisation de construire sa ligne et ses voies en travers les lignes et voies du Pacifique-Canadien (ligne principale et rameaux dans la ville de Sudbury, Ont.). (Dossier 24842.)

Ordonnance rendue autorisant la *Copper Cliff Suburban Electric Railway Company* à traverser les voies du Pacifique-Canadien à la rue Elm, dans la ville de Sudbury, en tenant compte des conditions édictées dans l'ordonnance. Voir ordonnance 22826.

5196. Requête de la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc de rétablir les ouvertures dans les clôtures sur le côté nord de la voie de la compagnie du Canadien-Pacifique allant à l'ouest et s'abstenir d'entraver l'accès de la gare de la compagnie à Parkdale, Ont. (Dossier 24710.)

Nulle ordonnance n'est jugée nécessaire. La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc consent à rétablir sur le champ les ouvertures dans la clôture.

5197. Requête de la ville de Listowel, Ontario, demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Canadien-Pacifique d'établir un système d'aiguillage commun entre leurs lignes de chemins de fer à Listowell, Ontario. (Dossier 8453, cause 3927.)

Ordonnance imposant l'installation d'une voie de raccordement pour l'échange du trafic entre les voies ferrées du Grand-Tronc et du Canadien-Pacifique à Listowel, Ontario; le travail sera fait par le Canadien-Pacifique et la voie sera construite dans le délai d'un mois après l'érection de la fabrique de *Libby, McNeil & Libby Company.* Voir ordonnance 22819.

5198. Requête de la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique, en vertu de la section 228, demandant l'autorisation de raccorder son chemin de fer avec le chemin de fer d'Oshawa, près de la ville d'Oshawa, Ontario. (Audition ajournée.) (Dossier 6713.84.)

Ordonnance rendue autorisant la compagnie du Pacifique-Canadien à raccorder ses lignes et voies aux voies de la *Oshawa Electric Railway Company* près Oshawa. Voir ordonnance 22753.

5199. Requête du conseil municipal de la ville de Trenton, Ont., demandant une ordonnance forçant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à remédier à l'obstruction causée par sa voie rue Ontario, Trenton, Ont. (Dossier 3878.580.)

En suspens pour consultation entre les parties. La ville devra produire un plan montrant comment la rue Ontario est devenue effectivement une rue.

5200. Plainte du village de Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., *re* drainage du tunnel du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sous les voies de leurs lignes principales à Sainte-Anne de-Bellevue. (Dossier 9497.1044.)

Nul arrangement permanent conclu; le Grand-Tronc installera un dispositif temporaire en tuile pour le drainage de l'eau. Ce dispositif pourra être enlevé le printemps prochain ou plus tard, si c'est nécessaire.

5201. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* en vertu des articles 29 et 227, demandant l'approbation du projet de raccordement avec le chemin de fer Canadien-Pacifique près de Chaudière-Jonction, et la rescission de cette partie de l'ordonnance 7490, datée du 6 juillet 1909, concernant un raccordement avec les voies de l'*Ottawa and Prescott Railway Company* à la borne milliaire 56.5 à l'ouest de Hawkesbury. (Dossier 10823.)

En suspens. Requête à renouveler après que la question de l'aiguillage commun aura été réglée.

5202. Eclairage des aiguilles de la ligne principale et déploiement des signaux de nuit, du coucher au lever du soleil. Le Canadien-Pacifique sera invité à expliquer pourquoi une ordonnance ne serait pas rendue pour réglementer cette question.

En suspens en attendant de plus amples renseignements, que doit fournir M. Lawrence, pour le B. L. E.

5203. Requête de la ville de Trenton, Ont., demandant une ordonnance enjoignant aux compagnies *Canadian Northern Ontario Railway, Central Ontario Railway,* Pacifique-Canadien et Grand-Tronc d'installer un système d'aiguillage commun dans la ville de Trenton, Ont. (Dossier 6713·87.)

Requête référée au département du trafic de la Commission pour rapport.

5204. Plainte de la ville de Kenora, Ont., à l'effet que le pont sur le cours d'eau dans la dite ville de Kenora, contrôlé par la *Rat Portage Lumber Company* et la compagnie du Canadien-Pacifique, nuit à la navigation, et requête demandant à la Commission de régler la question.

Nulle ordonnance rendue. Si la ville de Kenora, cependant, désire surélever le pont à ses propres frais, elle peut s'adresser à la Commission pour faire enlever cette construction aux frais de la ville.

5205. Requête de la municipalité de West-Kildonan, Man., demandant une traverse sur les voies de l'embranchement de Selkirk du Canadien-Pacifique à l'avenue Enniskillen, "D. G. S." 6, Kildonan, Man. (Dossier 24875.)

Ordonnance rendue accordant l'autorisation de traverser les voies de la ligne de la compagnie du Canadien-Pacifique à l'avenue Enniskillen, dans la municipalité de West-Kildonan, Ma.n, mais refusant la requête relative à la construction d'un chemin élevé au-dessus des voies du Canadien-Pacifique à l'avenue Kenilworth. Voir ordonnance 23141.

5206. Requête de la municipalité de West-Kildonan, Man., demandant une traverse sur les voies de la compagnie du Canadien-Pacifique au boulevard du parc Manor, "D. G. S." 29, Kildonan, Man. (Dossier 24877.)

Requête retirée.

5207. Requête de la ville de Tuxedo, Man., demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du *Canadian Northern Railway* et à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire et d'entretenir une traverse convenable sur leurs voies à l'endroit où ces dernières sont traversées par ou traversent le boulevard Kennaston, dans la cité de Winnipeg, et dans la ville de Tuxedo ou la continuation d'icelle au sud, ou autorisant la dite ville a construire telle traverse et à en répartir le coût entre la dite ville, la cité de Winnipeg et les compagnies de chemins de fer. (Audition ajournée.) (Dossier 23675.)

Ordonnance rendue accordant la requête. La requérante devra prendre à sa charge le coût des travaux.

5208. Plainte de la *Northwest Dealers' Association* contre le refus des chemins de fer d'accepter la graine de lin en vrac, sauf si le propriétaire prend le risque du coulage.

Avis publié dans le sup. 3 de *C. R. C. O.* 1962, du *C. P. C.*, sup. 1 à *C. R. C. O.* 803 du *C. N. R.*, sup. 1 à *C. R. C.* 30 du *G. T. P.* En vigueur le 21 octobre 1914. (Dossier 25037.)

Ordonnance rendue accordant la requête et décidant que la graine de lin ne sera acceptée pour expédition en vrac qu'au risque du propriétaire en cas de coulage, conformément à la classification canadienne des marchandises, sauf que si les expéditeurs

demandent par écrit des wagons convenablement doublés à leurs frais, ces wagons leur seront fournis dans le plus court délai possible, auquel cas la compagnie assumera le risque du coulage. Voir ordonnance 23894.

5209. Requête de la cité de Winnipeg, Man., demandant l'autorisation de construire un passage à niveau sur les voies de la compagnie du Pacifique-Canadien à l'avenue Midwinter, Winipeg, Man. (Dossier 24943.)

Ordonnance rendue accordant requête.

5210. Requête de la compagnie du Canadien-Pacifique, en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de faire un changement au tronçon existant dans la cité de Winnipeg, rue Rachel-Est, sur le lot 49, secteur "B", cité de Winnipeg, Man., sur la ligne principale de la compagnie requérante, division du Manitoba. (Dossier 14920.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

5211. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 151, demandant l'autorisation d'abaisser le niveau de la partie de la rue Maple, Winnipeg, Manitoba, qui se trouve en direction nord du prolongement dans la direction ouest de ladite rue Maple d'une ligne tirée parallèlement et à 26 pieds au nord de la limite septentrionale du lot 57, plan 63, subdivision du lot 35 est Saint-Jean, et au sud de l'avenue Point-Douglas, non actuellement occupée par les voies et édifices de ladite compagnie du Pacifique-Canadien. (Dossier 25147.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

5212. *Re* Le *Winnipeg Electric Railway* traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien aux avenues Selkirk et Logan, Winnipeg, Manitoba.

Note.—La Commission étudiera la lettre de la *Winnipeg Electric Railway Co.,* au sujet du *statu* du gardien employé et de la responsabilité du chemin de fer électrique d'une part et de la compagnie du Pacifique-Canadien, d'autre part pour leur négligence. (Dossier 8922 et cause 4716.)

Voir jugement de l'assistant-ingénieur en chef Scott, en date du 31 décembre 1914, Appendice "C".

5213. *Re* tunnel sous les voies de la compagnie du Pacifique-Canadien à la rue Salter, Winnipeg, Manitoba.

Note.—La Commission étudiera les plans détaillés de la structure, tels que soumis par la cité de Winnipeg conformément à l'ordonnance n° 22124, en date dù 2 juillet 1914. (Dossier 3084.)

Ordonnance rendue accordant la requête, le coût du tunnel projeté devant être payé par la corporation de la cité de Winnipeg. Voir ordonnance 22124.

5214. Requête de la *Suburban Rapid Transit Company of Winnipeg* demandant une ordonnance répartissant équitablement le coût de la protection au croisement Saint-Jacques par le *Canadian Northern,* la *Suburban Rapid Transit Company* et la *Winnipeg Electric Railway Company.* (Dossier 24978.)

Ordonnance rendue décrétant que le croisement du C.N.R. par le *Suburban Rapid Transit,* avenue du Portage, dans la cité de Winnipeg, soit protégé par un système d'aiguillage semi-commun avec faux rail, conformément aux conditions stipulées dans l'ordonnance. Voir ordonnance 23084.

5215. Plainte de la *Page Hersey Iron Tube and Lead Co.,* contre l'augmentation de 5 pour 100 au tarif sur lamelles, au wagon, du district de Pittsburg, à Welland, Ont., annoncée comme devant être en vigueur le 16 novembre. (Dossier 23359.)

Jugement réservé.

5216. Plainte de la *Riordan Pulp and Paper Company,* contre l'augmentation du tarif sur le bois à pulpe et le sulfite, entre Merritton et Thorold et certains points des Etats-Unis, mise en vigueur le 16 novembre courant, par le supplément n° 6 du Tarif d'entier parcours de la *Canadian Northern Railway Co.,* n° C.R.C.E. 251. (Dossier 25165.)

Plainte référée à l'officier du trafic de la Commission pour rapport.

5217. Requête de la ville de Lasalle, P.Q., pour demander une ordonnance obligeant le *New York Central,* la *Hudson River R. R. Co.* et la Compagnie du Pacifique-Canadien à établir un service amélioré de trains entre Montréal et Highlands et Adirondack-Jonction. (Dossiers 19855.23 et 23910.)

Ordonnance accordant la requête.

5218. Requête de l'*American Coal and Coke Co.,* de Détroit Mich., pour demander une ordonnance désapprouvant la note 3 de la règle 1, page 7, du tarif *"C.R. C."* n° 2171 de la compagnie de chemin de fer *Michigan Central,* qui réserve à la compagnie le droit de détenir au bénéfice des consignataires les wagons qui se trouvent dans les limites du secteur d'aiguillage de Windsor, attendant des instructions définitives pour la livraison, ou quand la livraison ne peut s'effectuer par suite de l'impossibilité où les consignataires se trouvent de la recevoir.

Aussi pour demander une ordonnance enjoignant à ladite compagnie de chemin de fer de rembourser avec intérêt les sommes payées sous protêt par les requérants en vertu de ladite règle de tarif. (Dossier 24713.)

Requête rejetée. Voir jugement du commissaire en chef, appendice "C".

5219. Les compagnies de chemin de fer devront donner leur avis sur la proposition générale suivante, savoir:

Un tarif de passagers entre deux points donnés ayant été réduit pour cause de concurrence, et ayant été volontairement fixé au maximum entre des points intermédiaires où la concurrence n'existe pas, devrait être aussi fixé au maximum entre des limites militaires équivalentes sur les lignes d'embranchement se raccordant à un ou plusieurs desdits points intermédiaires. (Dossier 22416.)

Voir jugement du commissaire S. J. McLean, en date du 7 janvier 1915. Appendice "C".

5220. Requête de la *Fruit Growers Association* d'Ontario, *re* expédition des pommes. (Dossier 19666.)

Jugement réservé.

5221. Requête de la cité de Prince-Albert, Saskatchewan, pour demander une ordonnance enjoignant à la compagnie *Canadian Northern Railway* de placer un timonier au passage à niveau de la Quatrième avenue, Prince-Albert, Saskatchewan, (Dossier 9437.1142.)

Ordonnance rendue portant que l'ordonnance assurant la nomination d'un gardien à l'avenue Centrale, Prince-Albert, sera amendée, et que tous les trains de passagers seront arrêtés à l'avenue Centrale au moyen d'un drapeau et aux frais de la compagnie.

5222. Requête du conseil municipal de la ville de Beverley, Alberta, pour demander un ordre enjoignant au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'établir une gare de passagers dans le voisinage de Beverley, Alberta. (Audition ajournée.) (Dossier 23890.)

Nulle décision rendue. La question pourra être soulevée de nouveau sur requête de la municipalité.

5223. Requête de la *Jasper Park Collieries, Limited,* pour demander une voie de transfert entre la ligne principale du chemin de fer *Canadian Northern* et la voie d'évitement du Grand-Tronc-Pacifique à Geikie, Alberta. (Dossier 6713.82.)

Nulle ordonnance rendue. La compagnie requérante pourra renouveler sa requête quand le C.N.R. reprendra ses opérations.

5224. Plainte de R. P. Cull, Fallis, Alberta, contre l'usage de son terrain sur la rive du lac Wabamun comme emplacement de la voie de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; aussi contre le fait que la route qui traverse le permis de chemin n'est pas praticable pour les voitures. Audition ajournée. (Dossier 2236, cause 3851.)

Nulle ordonnance rendue, la compagnie de chemin de fer ayant résolu d'envoyer immédiatement un ingénieur faire les mesurages nécessaires et indiquer sur le terrain la partie qui doit être occupée. L'ingénieur de la Commission inspectera la traverse et fera rapport.

5225. La *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company* devra expliquer pourquoi elle ne se conforme pas aux stipulations de l'ordonnance générale 107 de la Commission, relative à la protection contre le feu. (Dossiers 4741-F-45 et 3741-A-45.)

Jugement réservé.

5226. Plainte de R. H. Campbell, directeur du service forestier, ministère de l'Intérieur, à l'effet que le G.-T.-P. ne s'est pas conformé aux stipulations du règlement 13 de l'ordonnance générale 107 relativement à l'extinction des incendies se déclarant dans les limites de 300 pieds de la voie, puisqu'il n'a pas éteint un incendie qui a éclaté au 34e mille de son embranchement pour le charbon, en Alberta. (Dossier 4741-F-18-2.)

Nulle ordonnance rendue, la Commission ayant décidé qu'elle n'a pas juridiction.

5227. Requête de *H. H. Cooper & Company,* en vertu de l'article 226, pour demander une ordonnance enjoignant à la compagnie du Canadian-Northern, de construire un tronçon entre le chemin de fer et les lots 231 et 232 du secteur de la réserve de la compagnie de la Baie-d'Hudson, à Edmonton, Alberta. (Dossier 22372.19.)

Ordonnance en vertu de l'article 222 de la loi des chemins de fer, enjoignant de produire une demande formelle et le plan du tronçon à construire immédiatement avec courbe à 30 degrés et aussi près que possible de l'édifice.

5228. Requête des propriétaires résidents de Prince-George et de South-Fort-George demandant de changer l'emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique à Prince-George, C.-B. (Dossier 21418.)

Ordonnance rendue fixant l'emplacement de la gare.

5229. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'approbation du plan du tunnel de la rue Christie, séparation des niveaux à Toronto-Nord, Toronto.

(Note.)—La Commission entendra la requête de *Clark & Clark, Limited,* pour demander une ordonnance assurant l'achèvement immédiat des travaux en face de leur propriété. (Dossier 12021.126.)

La Commission décide que les travaux seront continués immédiatement.

5230. Requête de la cité de Montréal, P.Q., demandant une ordonnance intérimaire *ex parte* au sujet de la requête demandant le prolongement temporaire de l'avenue Girouard, quartier de Notre-Dame-de-Grâce, sur l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 25156.)

La cité de Montréal devra faire la demande formelle d'un passage à niveau et la Commission disposera alors de la question.

5231. Requête de la cité de Montréal pour demander une ordonnance intérimaire *ex parte,* au sujet du prolongement temporaire de l'avenue Régent, quartier de Notre-Dame-de-Grâce, sur l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier 25158.)

La cité de Montréal devra faire la demande formelle d'un passage à niveau, et la Commission disposera alors de la question.

5232. Plainte de la *Milton Presser Brick Company, Ltd.,* contre le projet d'augmenter le poids minimum de la brique par charge de wagon, annoncé comme devant être en vigueur le 1er décembre 1914. (Dossier 19475.13.)

Ordonnance rendue relativement aux tarifs des compagnies de chemins de fer sujets à la juridiction de la Commission et opérant dans l'est du Canada, tel qu'énoncé dans l'ordonnance. L'ordonnance sera appliquée pas plus tard que le 31 décembre 1914. Voir ordonnance 22963.

5233. Reprise de l'enquête sur les taux et les pratiques concernant l'aiguillage et l'aiguillage commun, avec mention particulière de la preuve et des statistiques présentées par les voituriers au sujet du coût du service. (Audition ajournée.) (Dossier 6713, cause 2846.)

Ordonnance rendue modifiant le nouveau poids minimum de 50,000 livres pour la brique à construction et désavouant le 5 pour 100 additionnel par pied pour les longs wagons transportant tous les matériaux de construction.

5234. Requête de la cité de Fernie, C. B., pour demander une ordonnance enjoignant au *Crow's Nest Southern Railway* (G.N.R.) de construire un tunnel à l'in-

tersection de son chemin de fer avec la rue Cox, dans la cité de Fernie, C. B. (Dossier 9437. IIII.)

Ordonnance rendue pour la construction d'un tunnel pour les piétons à la rue Cox, avec un gabarit de 7 pieds 6 pouces par 8 pieds de largeur d'après le plan produit par la compagnie de chemin de fer, le coût devant être également divisé entre la compagnie de chemin de fer et la cité de Fernie et les comptes devant être soumis à la cité. Si des différents s'élèvent, ils devront être soumis à la commission pour réglement.

Machine n° 24. L. G. Nuit.

5235. Considération de la question de protéger le croisement de la Douzième rue, à Calgary, Alberta, avec la voie de la compagnie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 9437.1186.)

La Commission a décidé que la compagnie de chemin de fer devait placer un gardien au dit croisement, les heures de garde étant de 8 heures du matin à 7 heures du soir; la ville de Calgary devra payer les dépenses du dit gardien. L'ordonnance comporte qu'à la nomination du gardien, les trains ne seront plus tenus de rallentir leur marche à cet endroit. La ville de Calgary aura le droit en aucun temps de soumettre tout autre projet de protection qu'elle jugera à propos au sujet du dit croisement.

5236. Requête en faveur de l'abolition de la limite de vitesse au passage à niveau de la Huitième rue Est, à Calgary, Alberta, où un accident s'est produit le 16 juillet 1914. (Dossier n° 9437.1177.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

5237. Requête de la ville de Calgary, Alberta, pour une ordonnance enjoignant les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc d'avoir à construire des voies de raccordement dans la ville de Calgary, Alberta. (Dossier n° 10821.95.)

Voir le jugement de M. Scott, assistant-commissaire en chef, en date du 7 janvier 1915. Annexe "C".

5238. Plainte du Board of Trade d'Ensign, Alberta, contre la compagnie du Pacifique-Canadien qui a fermé la gare d'Ensign. (Dossier n° 25119.)

Requête refusée. Ordonnance émise enjoignant la compagnie du Pacifique-Canadien d'avoir à faire chauffer la gare avant l'arrivée et le départ des trains de voyageurs lorsqu'il fait froid.

5239. Plainte de C. W. Ozias *et al* contre la compagnie du Pacifique-Canadien qui projette de fermer la gare à Mazeppa, Alberta. (Dossier n° 20645.)

Ordonnance émise refusant la demande de la compagnie de rappeler son agent de gare à Mazeppa.

Demande retirée.

5240. Requête de la compagnie Canadian-Northern au sujet de la fermeture de certaines rues dans la ville de Calgary, section 26-23-1, W. 5 M.

Requête retirée.

5241. Requête de la ville de Calgary pour une ordonnance fixant le temps que devra prendre la compagnie Canadian-Northern pour terminer la déviation de l'avenue Lindsay.

Ordonnance rendue accordant la demande, le travail devant être terminé vers le 1er mars 1915.

5242. Requête de la ville de Calgary pour une ordonnance obligeant la compagnie Canadian-Northern de respecter les termes de son contrat avec la ville, contrat en vertu duquel la ville a accepté le plan désignant l'entrée de la voie ferrée de ladite compagnie dans la ville de Calgary. Il est question de ce traité dans les ordonnances 14611, 14616 et 17470. (Dossier n° 25264.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête mais enjoignant la compagnie Canadian-Northern à fournir une rampe de 5 pour 100 à l'approche des passages à niveau des rues Thistle, Pine et Hungerford de même qu'aux avenues Spruce et Poplar, dans la ville de Calgary. Voir ordonnance n° 23179.

5243 et 5244. Requête de la ville de Calgary pour une ordonnance obligeant la *Calgary Water Power Company, Ltd.,* de respecter l'ordonnance de la Commission n° 22225. (Dossier n° 1750.79.)

Voir jugement en date du 26 novembre 1914, de l'assistant-commissaire en chef Scott. Annexe "C".

5245. Requête de la ville de Courtenay, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* à permettre au gouvernement provincial de construire, dans la direction nord-ouest, un chemin reliant les hangars de la compagnie au lac Trail, soit une distance approximative de 900 pieds, et ce, afin d'obvier à l'inconvénient qui existe actuellement alors que pour se rendre des hangars de la compagnie au lac Trail, il faut parcourir une distance d'à peu près 5,700 pieds. (Dossier n° 22804.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23001.

5246. Requête du *Board of Trade* de Cumberland, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la construction d'une voie en commun à l'usage des *Canadian Collieries, Ltd.,* et la *Esquimault and Nanaimo Railway Company,* à un endroit situé au croisement, ou près d'icelui, de la voie de la *E. & N. Ry.,* et des *Canadian Collieries, Ltd.* (Dossier n° 25120.)

Ordonnance rendue enjoignant la *E. & N. Ry. Co.,* à construire une voie de raccordement entre son chemin de fer et celui des *Canadian Collieries, Ltd.,* à Royston, et ce, en vertu des conditions stipulées dans l'ordonnance. Les plans devront être produits vers le 1er mars 1915. Voir ordonnance 23187.

5247. Demande de la *Empress Manufacturing Company, Ltd.,* pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Pacifique-Canadien à prolonger de quelque cent vingt-cinq pieds, plus ou moins, sa voie d'évitement à Mission City, de façon à atteindre la fabrique de la *Mission Manufacturing Company* de même qu'une fabrique succursale de la *Empress Manufacturing Company.* (Dossier n° 25162.)

Requête rayée de la liste.

5248. Requête de la *Pacific Land and Townsites Company, Ltd., John Stinson* et *J. H. McGgregor,* en vertu de l'article 159, pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à acquérir son droit de passage dans les lots 782 et 788, district de Cariboo, C.-B. (Dossier n° 3452.19.)

Jugement réservé. La compagnie de chemin de fer devra envoyer ses soumissions par écrit.

5249. Requête de la *Pacific Land and Townsites Company, Ltd.,* de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à construire et à entretenir une gare entre l'avenue Willow et la rue Pine, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans T.-P. 788 rivière Willow, C.-B., aussi construire et entretenir des voies de triage convenables afin de conserver les intérêts futurs de la rivière Willow dans la T.F. 788, et faire arrêter entre la rue Pine et l'avenue Willow, dans la T. F. 788, tous les trains de voyageurs et tous ceux qui font le service intermédiaire. (Dossier n° 19272.)

Jugement réservé. La compagnie de chemin de fer devra envoyer ses soumissions par écrit.

5250. Requête de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* afin d'obtenir l'autorisation d'exproprier certains terrains dans le district de New-Westminster, partie de ces terrains étant requise dans le but de détourner les chemins Gunn et Brunette, et partie dans le but de construire un passage supérieur au-dessus des voies de la dite compagnie de chemin de fer au chemin du nord; aussi demande d'une ordonnance enjoignant la fermeture de certaines parties des chemins Gunn et Brunette; et en ce qui a trait à l'ordonnance n° 19928, en date du 30 juillet 1913, enjoignant la compagnie postulante à construire un pont en acier au-dessus de ses voies sur le chemin nord, etc.

La Commission prendra en considération les représentations des municipalités intéressées concernant la protection dont il faut pourvoir le chemin nord, de même que

la nécessité qui se fait sentir d'avoir à cet endroit, un mur permanent de soutènement. (Dossier n° 572.33.)

Ordonnance rendue rescindant l'ordonnance n° 19928 en date du 30 juillet 1913, et enjoignant la construction et le maintien d'une clôture en planches embouvetées sur toute la longueur de l'amoncellement entre le mûr de soutènement et la grand'-route à l'endroit en question; ce travail devra être terminé vers le 15 février 1915. Voir ordonnance n° 23174.

5251. Requête de la ville de Vancouver, C.-B., pour une ordonnance recommandant la construction de passages publics dans les rues Hastings, Pender, Keefer et Harris, au moyen de ponts ou de viaducs au-dessus de la voie de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company,* à ses croisements avec les dites rues.

(*Note*) Les parties intéressées discuteront la question à savoir si, oui ou non, on procédera à la construction de viaducs dans les rues Hastings, Pender, Keefer et Harris. (Dossier n° 20062.)

Ordonnance rendue rescindant l'ordonnance 17840 et enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'avoir à placer des affiches aux dits passages à niveau. Voir ordonnance n° 23074.

5282. Requête du ministère des Travaux publics afin d'obtenir l'autorisation de construire un passage à niveau sur la voie du Great-Northern à un endroit situé immédiatement à l'est de la gare de White Rock, C.-B.

Requête de la municipalité de Surrey pour un passage à rampe sur la voie du chemin de fer Grand-Nord vis-à-vis la rue Martin, à White Rock. (Dossier n° 24046.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Voir ordonnance n° 23035.

5253. Requête du conseil municipal de New-Westminster *re* passage à niveau dangereux de la voie ferrée du Great-Northern à la rue Front près de l'intersection de la rue Columbia vis-à-vis le pénitencier, New-Westminster. (Dossier n° 9437.1221.)

Ordonnance rendue enjoignant la compagnie du Great-Northern d'avoir à installer une cloche automatique d'alarme au dit passage à niveau et à maintenir cette cloche à ses frais; 20 pour 100 des frais d'installation de la cloche seront payés à même le fonds de la *Railway Grade Crossing.* Voir ordonnance n° 23047.

5254. Requête de la *Stoltze Manufacturing Company,* de Ruskin, C.-B., pour l'obtention d'un tarif conjoint réduisant les taux d'aiguillage des wagons chargés de bardeaux provenant des moulins de la compagnie sur le chemin de fer de la *Western Canada Power Company,* à sa jonction avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Ruskin, C.-B. (Dossier n° 25025.)

Ordonnance rendue à l'effet que le Pacifique-Canadien et la *Western Canada Power Company,* publient et produisent conjointement les suppléments des tarifs conjoints spéciaux de la compagnie du Pacifique-Canadien tel que stipulé dans l'ordonnance. Ordonnance n° 23213 rescindée. Voir ordonnance n° 23332.

5255. Plainte de la *Oliver-Scrim Lumber Company,* de Vancouver, C.-B., à l'effet que pour l'envoi de bois de South Wellington à Merritt, C.-B., consigné à la compagnie du Pacifique-Canadien, aux soins de la *Kettle Valley Railway Company,* on a refusé de lui accorder le taux spécial de "construction", excepté de Vancouver à Merritt. (Dossier n° 24644.)

Voir jugement de l'assistant-commissaire en chef Scott, Annexe " C ", décrétant qu'aucune ordonnance ne sera rendue à ce sujet, la commission n'ayant pas juridiction sur les contrats conclus entre les parties.

5256. Requête de la *Union Steamship Co.,* pour approbation du plan d'un pont destiné aux piétons, ce pont devant relier le pied de la rue Carroll avec la propriété de la compagnie située sur le bord de l'eau et devant passer au-dessus des voies ferrées de la compagnie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 12233.)

Aucune ordonnance rendue. La compagnie postulante devra produire et servir une requête formelle.

5257. Requête de la municipalité de Langley, C.-B., au sujet des passages à niveau de la grand'route sur la *Victoria, Vaucouver and Electric Railway.* (Dossier n° 25283.)

Aucune ordonnance rendue. La compagnie de chemin de fer devra s'occuper de la question, la régler d'une manière satisfaisante et en avertir la Commission.

5258. Requête du Board of Trade d'Alberni, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* (*C.P.R.*) d'avoir à installer un chef de gare permanent à Port-Alberni, C.-B. (Dossier n° 20331.)

Jugement réservé. Question référée à M. Spencer, fonctionnaire en chef de l'exploitation, pour rapport.

5259. Requête de la corporation du township d'Esquimalt, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* d'avoir à ériger une gare le long de sa voie ferrée au croisement avec l'Admirals Road. (Dossier n° 23355.)

Ordonnance rendue enjoignant la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* à faire arrêter ses trains de voyageurs sur un signal à Admirals Road dans le township d'Esquimalt, C.-B., et à construire une halte à cet endroit; le travail devra être terminé dans les 60 jours qui suivront l'approbation du plan. Voir ordonnance 23214.

5260. Requête de la ville de Courtenay, C.-B., pour une ordonnance enjoignant la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* à permettre au gouvernement provincial de construire un chemin dans la direction nord-ouest, reliant les hangars de la compagnie avec le lac Trail, soit une distance approximative de 900 pieds, et ce, afin d'obvier à l'inconvénient qui existe actuellement alors que pour se rendre des hangars de la compagnie au lac Trail, il faut parcourir une distance d'à peu près 5,700 pieds. (Dossier n° 22804.)

Requête renvoyée.

5261. Requête du conseil municipal de Duncan, C.-B., pour une ordonnance amendant l'ordonnance n° 22817 de la Commission, *re* danger que présente le croisement du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo avec le chemin Victoria et Rivière Campbell. au sud de Duncan, C.-B. (Dossier n° 9437.1143.)

Ordonnance rendue enjoignant la compagnie *Esquimalt and Nanaimo Railway,* d'avoir à installer une cloche automatique d'alarme au dit passage à niveau et à maintenir cette cloche à ses frais; 20 pour 100 des frais d'installation de la cloche seront payés à même le fonds de la *Railway Grade Crossing.* Ordonnance 22817 rescindée. Voir ordonnance 23038.

5262. *Re* tarif autorisant que les fruits secs et les liqueurs soient mêlées avec les envois d'épiceries, par chargement de wagon, comme marchandises tombant dans la cinquième catégorie. (Dossier n° 18755.21.)

La requête devra être faite par écrit puis prise en considération par la Commission.

5263. *Re* coût d'entretien des passages à niveau à Chemanus et à Duncan. (Cause 3339.)

Ordonnance rendue enjoignant la municipalité à fermer le passage actuel pour en ouvrir un à un endroit situé à 1,350 pieds au sud de la borne 41. Ordonnance n° 6642 rescindée. Voir ordonnance n° 20812.

5264. Requête du commissaire des Sauvages (Victoria, C.-B.,) à l'effet de clôturer certains terrains appartenant aux sauvages le long des voies ferrées de l'île Vancouver. (Dossier 9994.199.)

M. McKenna, agent des sauvages, devra produire une déclaration.

5265. Requête du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique à l'effet d'accorder à la compagnie du Pacifique-Canadien la permission de transporter gratuitement dans Hosmer, C.-B., les personnes sans argent. (Dossier n° 25349.)

La Commission a déclaré qu'elle ne s'objecterait aucunement à un traité conclu entre la compagnie de chemin de fer et le gouvernement de la Colombie-Britannique à ce sujet.

5266. Plainte de la *Massey-Harris Company,* de Brantford, Ont., au sujet du raccordement de la *Lake Erie and Northern Railway* avec la *Toronto, Hamilton and*

Buffalo Railway, de même que de la construction de la *Lake Erie and Northern Railway,* sur les terrains appartenant à la compagnie Massey-Harris dans la ville de Brantford, Ontario. (Dossiers nos 18034.74 et 18034.31.)

En délibéré. Les parties chercheront à s'entendre. Si elles n'en arrivent à aucune entente, la question sera discutée devant la Commission lorsqu'elle siégera à Toronto le 11 courant.

5267. Plainte du Board of Trade de Kingston à l'effet que la compagnie du Grand-Tronc se propose de discontinuer le service du train qui quitte Kingston, tous les jours à 6 heures du matin, excepté le dimanche, et qui quitte Toronto à 6 heures du soir, tous les jours excepté le dimanche. (Dossier n° 21243.)

Aucune ordonnance n'est rendue. La Commission ordonne qu'on envoie copie de la preuve au Board of Trade de Kingston.

5268. Plainte de James Torrance, M.P.P., et de James B. Lackie, de Newton, Ont., contre le changement dans le service des trains du Grand-Tronc entre Listowel et Stratford.

La Commission ordonne que le service s'effectue par train intermédiaire, jusqu'au 18 décembre, pour les élèves qui suivent les lycées.

5269. Requête de la *Lachine, Jacques-Cartier and Maisonneuve, Railway Company.*, en vertu de l'article 159, pour approbation de l'emplacement du droit de passage à travers les terres de la compagnie des Tramways de Montréal, dans le lot n° 340 de la paroisse Saint-Laurent, P.Q. Et requête de la compagnie des Tramways de Montréal pour une autre audition de la dite requête. (Dossier n° 14329.15.)

L'ingénieur de la Commission devra fournir un estimé du coût d'exhaussement du niveau, exhaussement suffisant pour fournir un espace libre de 15 pieds 6 pouces ou de 21 pieds 6 pouces au-dessus du sol.

5270. Requête de la *Yukon Gold Company*, en vertu des articles 26 et 167, pour une ordonnance enjoignant la *Klondyke Mines Railway Company* d'exhausser, à ses propres frais, ses voies d'une hauteur moyenne de quinze pieds au-dessus du niveau actuel et ce, au-dessus des sections suivantes des chemins de fer situés dans le creek Bonanza, Territoire du Yukon, savoir: A partir de la ligne supérieure de la frontière du claim 80 jusqu'à la ligne inférieure de la frontière du claim 97, plus bas que l'emplacement des gisements, et à partir de la ligne supérieure de la frontière du claim 20 jusqu'à la ligne inférieure du claim 29, plus bas que l'emplacement des gisements. (Audition ajournée.)

Voir jugement du Commissaire en chef. Annexe " C ".

5271. Requête de la corporation de la ville de Hamilton, Ont., pour une ordonnance enjoignant la *Hamilton Radial Electric Railway Company,* à respecter les mesures de l'ordonnance n° 15241, concernant la construction d'une grand'route à partir du terminus nord de l'avenue Birch jusqu'à la rue Gilkison, Hamilton, Ont. (Dossier n° 17347.)

Ordonnance rendue enjoignant la *Hamilton Radial Electric Railway Company* à replacer ses rails sur le terrain pourvu à cet effet dans l'anse Sherman, ville de Hamilton, et la *Hamilton Cataract Power Light and Traction Company,* à placer ses fils de transmission dans le nouvel emplacement. Le travail devra être complété vers le 1er mai 1915. Voir ordonnance 23219.

5272. Requête de la corporation de la Ville de Hamilton, Ont., pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Grand-Tronc à établir et à maintenir des barrières avec gardien là où la voie principale de la compagnie croise l'avenue Gage, autrefois la rue Trolley, étant la réserve originale de chemin entre les lots 6 et 7, dans le township de Barton, maintenant dans la ville de Hamilton, Ont. (Dossier n° 9437.844.)

Ordonnance rendue enjoignant la compagnie du Grand-Tronc à installer des barrières audit croisement, ces barrières devant être surveillées par des gardiens de nuit et de jour. Le travail devra être terminé vers le 1er juin 1915. Vingt pour cent du coût d'installation devront être payés à même le fonds de la *Railway Grade Crossing.* Voir ordonnance n° 23030.

5273. Requête de la corporation de la ville de Hamilton, Ont., pour une ordonnance enjoignant la *T. H. & B. Ry., Co.,* et la compagnie du Pacifique-Canadien de construire un nouveau pont à la rue King, dans la ville de Hamilton, au-dessus des voies de la compagnie au croisement de la rue King avec l'embranchement de Toronto de la *T. H. & B. Ry., Company.* (Audition ajournée.) (Dossier n° 24499.)

Jugement réservé. La question est référée à l'ingénieur de la Commission qui devra faire rapport.

5274. Requête de W. O. Sealey et autres, résidents et propriétaires demeurant aux environs de la rue Hunter, Hamilton, Ont., *re* trafic de chemin de fer dans la rue Hunter et demande que les passages à niveau le long de la rue Hunter soient abolis par l'abaissement du niveau des voies de la *Toronto, Hamilton & Buffalo Ry., Co.,* et la construction de ponts au-dessus desdites voies. (Dossier n° 20161.)

Question laissée en suspens, les parties intéressées faisant un effort afin d'en arriver à une entente.

5275. Requête des compagnies *T. H. & B. Ry.* et du Grand-Tronc, en vertu des articles 26, 222 et 227, pour obtenir l'autorisation de discontinuer l'exploitation sur les voies de garage ou de chargement desdites compagnies postulantes, voies établies sur la propriété des *Berlin Machine Works, Limited,* dans la ville de Hamilton, Ont. (Dossier n° 6664, cause n° 2818.)

Jugement réservé, les parties intéressées devant soumettre plus ample argumentation.

5276. Requête de la municipalité rurale de Brokenshell n° 68, Saskatchewan, pour une ordonnance enjoignant la compagnie Canadian-Northern à construire un pont au-dessus d'un creek au millage 5.2, dans sa subdivision de Moosejaw, là où la compagnie a obtenu son permis de passer.

Et requête de la compagnie Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, pour obtenir l'autorisation de traverser et de détourner le chemin nord et sud aux sections 10 et 11-7-18 O. 2 M. Sask. (Dossier n° 8262.52.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête mais autorisant la compagnie Canadian-Northern à traverser et à détourner le chemin nord et sud tel que demandé. Le travail devra être terminé vers le 1er mai 1915. Voir ordonnance 23085.

5277. Requête des résidents de la ville et du district de Moosejaw, Sask., pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Pacifique-Canadien à construire un tunnel sous ses voies à la Dix-septième avenue, Moosejaw, Sask (Dossier n° 18620.)

Ordonnance rendue refusant la demande d'un tunnel; la ville de Moosejaw placera, pendant trois ou quatre jours, un homme à l'endroit en question dans le but de préparer un état du trafic à ce passage à niveau, ce gardien soumettra ledit état à la Commission. La compagnie du Pacifique-Canadien enverra à la Commission une liste des trains qui passent à cet endroit pendant une semaine.

5278. Requête de la ville de Weyburn, Saskatchewan, pour obtenir une voie de raccordement entre les compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien à Weyburn, Saskatchewan. (Dossier n° 6713.70.)

Requête retirée.

5279. Requête du Board of Trade de Carnduff et du village adjacent à Frobisher, Sask., pour une ordonnance enjoignant la construction d'un aiguillage de raccordement entre les voies des compagnies Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien à Frobisher, Sask. (Réaudition.) (Dossier n° 6713.73.)

La Commission a décidé que cette question resterait en suspens. Voir jugement du commissaire A. S. Goodeve, en date du 24 janvier 1915. Annexe "C".

5280. Requête du Board of Trade de Moosejaw, Sask., pour une ordonnance enjoignant les compagnies Canadian-Northern et Pacifique-Canadien à établir une voie de raccordement à Rosetown, Sask. (Dossier n° 6713.39.)

Voir jugement du commissaire A. S. Goodeve. Annexe "C".

5281. Requête du Board of Trade de Moosejaw, Sask., pour une ordonnance enjoignant les compagnies du Pacifique-Canadien , du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique à construire des voies de raccordement pour aiguillage mutuel à Moosejaw, Sask. (Dossier n° 6713.68.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête.

Voir ordonnance n° 22098.

5282. Plainte du Board of Trade et de la ville de Moosejaw, Sask., au sujet du retard apporté par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à compléter sa voie jusqu'à Moosejaw et la construction de la gare à cet endroit, et aussi contre les procédures en expropriation dont le but est d'ajouter des terrains à ceux que la compagnie possède déjà pour son terminal dans la ville de Moosejaw, Sask. (Dossier n° 10863.62.)

La Commission a décidé de laisser cette question en suspens pour le moment. Les compagnies de chemins de fer feront tout leur possible afin d'en arriver à une entente au sujet des terminus communs.

5283. Requête de la *S. A. Hamilton Company, Ltd.,* de Moosejaw, Sask., pour la construction d'une voie de raccordement entre les compagnies Canadian-Northern et Pacifique-Canadien à Hawick, Alberta, ou à défaut de cette voie, pour une ordonnance recommandant l'adoption d'un tarif conjoint pour le transport du charbon par les compagnies Canadian-Northern et Pacifique-Canadien entre Drumheller et Moosejaw, Sask., *via* la ville de Calgary, Alberta. (Dossier n° 6713.91.)

Ordonnance rendue renvoyant la requête. Voir ordonnance 23076.

5284. La compagnie de messageries Dominion sera requise d'expliquer si les mots "ou des conditions en dehors de son contrôle" dans la clause (*C*), et les mots "en dehors de son contrôle" dans la clause (*H*), règlement 5 des termes et conditions contenus dans le récépissé pour marchandises expédiées par messageries, exonérant ladite compagnie de tout blâme pour. perte, dommage ou retard quand la négligence ne dépend pas de la compagnie de messagerie mais de la compagnie de chemin de fer. (Dossier n° 3507, cause n° 219.)

Jugement réservé.

5285. Plainte de J. E. Neuert, d'Invermay, Sask., contre la compagnie Canadian-Northern qui projette de fermer le passage à niveau situé entre le sections 2 et 11 0.2 M., à Invermay, Sask. (Dossier n° 342.4.)

Ordonnance rendu autorisant la compagnie Canadian-Northern à construire un passage à niveau sur ses voies à l'endroit en question. Voir ordonnance 23178.

5286. Requête de la municipalité rurale d'Abernethy, n° 186, au nom des fermiers du district de Belcarres, pour une ordonnance enjoignant la compagnie du Pacifique-Canadien à construire un passage à niveau entre les sections 22 et 23-21-12 O.2 M., à un endroit situé à l'ouest de Balcarres, Sask., c'est-à-dire au réservoir d'eau connu sous le nom de "Cotton". (Dossier n° 965.25.)

Ordonnance rendue enjoignant la compagnie du Pacifique-Canadien à détourner la grand'route tel que demandé, ce travail devant être terminé le 15 mai 1915, et sujet aux conditions émises dans l'ordonnance. Voir ordonnance 23398.

5387. Requête de Joseph James, d'Actinolite, Ontario, qui demande la mise à exécution des minutes de l'ordonnance ayant trait à un prétendu empiétement sur la propriété du requérant, lots 2 et 3, concession 4, township d'Elzevir, Ont., par la *Bay of Quinte Railway Company.* (Audition ajournée.) (Dossier n° 369.)

Ordonnance rendue enjoignant la *Bay of Quinte Company* à enlever toute gare ou bâtisse des terrains du requérant et empêchant la dite compagnie de construire toute gare ou hangars sur cette partie de la voie de la compagnie située sur la propriété du requérant au sud de l'ancien droit de passage de la *Toronto and Ottawa Railway.* Permission accordée au requérant de construire un tunnel aux conditions stipulées dans l'ordonnance. Voir ordonnance 23040.

5288. *Re* passage à niveau à la première grand'route située à l'est de la gare de Clarkson, Ont., sur la voie de la compagnie du Grand-Tronc.

NOTE.—La commission prendra en considération la question du partage des frais. (Dossier n° 9437.802.)

Voir jugement du commissaire en chef, annexe "C".

5389. Requête de la compagnie du Grand-Tronc pour approbation *re* le renouvellement du pont n° 31' au-dessus de la grand'route au millage 91.75 près de Wyevale, comté de Simcoe, 14e district, Ontario. (Dossier n° 24775.)

Ordonnance rendue accordant la requête.

5290. Plainte du township d'Amaranth, Ontario, contre la compagnie du Pacifique-Canadien dont le pont n° 63, dans sa subdivision de Teeswater, est dans un état tel qu'il rend dangereux le trafic de la grand'route. (Dossier n° 5568.4.)

Les ingénieurs des parties intéressées devront essayer d'en arriver à une entente à ce sujet.

5291. Requête de la *London and Lake Erie Railway and Transportation Company,* en vertu de l'article 167, pour une ordonnance approuvant le changement de lieu d'un raccordement projeté avec la *Michigan Central Railroad Company* dans les limites de la ville de St-Thomas, Ontario, et pour une ordonnance autorisant la construction d'un raccordement avec la même compagnie à l'extrémité ouest de la ville de St-Thomas, Ontario. (Dossier n° 6713.36.)

La Commission a décidé qu'une ordonnance soit émise aux conditions telles que réglées par la commission.

5292. Requête d'Isaac Roskelly Landmaid, du township de Whitby, Ontario, en vertu de l'article 263, pour une ordonnance enjoignant la *Toronto Eastern Railway Company* à construire une traverse de ferme à l'endroit où la voie ferrée croise la ferme située dans le lot 20, concession 2, township de Whitby, Ontario. (Dossier n° 15881.62.)

Pas d'ordonnance d'émise. La compagnie de chemin de fer s'est engagée à faire construire le passage tel que requis par la Commission aussitôt que le temps le permettrait.

5293. Requête de personnes demeurant dans les environs de Listowel et de Stratford pour la continuation, par la compagnie du Grand-Tronc, du service de trains mixtes même après le terme de la saison scolaire. (Dossier n° 25212.)

Ordonnance rendue enjoignant la compagnie du Grand-Tronc à changer l'heure de son train n° 191 de manière à ce qu'il quitte Stratford à 7.50 heures du matin et arrive à Palmerston à 9.15 heures du matin, passant à Listowel à 8.45 heures du matin si l'on désire que ce train rencontre, à la même heure, celui qui vient de la direction opposée. Voir ordonnance n° 23081.

5294. Plainte du Board of Trade et de la ville de Deseronto, Ont., contre le service de train inauguré par la compagnie Canadian-Northern à Deseronto, tel qu'il appert dans le nouvel horaire mis en vigueur le 19 octobre 1914. (Dossier n° 17090.)

Voir jugement du Commissaire en chef, en date du 19 février, annexe "C", à l'effet que dans les circonstances il est impossible pour la Commission de faire une ordonnance, mais décidant que le service actuel de la compagnie ne saurait être réduit davantage.

5295. Requête de la *C. L. O. & W. Ry., Co.,* autorisant la fermeture de la rue George, à Cobourg, Ont., sur la voie située immédiatement au sud des rails de la *C. L. O. & W. Ry.,* jusqu'à un endroit situé sur la borne nord du droit de passage de la compagnie du Grand-Tronc dans la ville de Cobourg, Ontario. (Dossier n° 3701.282.)

La Commission a décidé que la compagnie du Grand-Tronc avait l'avantage de déplacer la maison du chef de gare et d'enlever la propriété à la compagnie du Pacifique-Canadien.

5296. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant la réaudition de l'affaire du croisement de la rue Dundas par la voie du Pacifique-Canadien, dans le township de Toronto, Ontario, construction autorisée par l'ordonnance n° 21913; aussi considération de la question de protection au croisement de la voie du Pacifique-

Canadien avec la rue Hurontario située entre les lots 15 et 16, concession 1, township de Toronto, mille 15.25. (Dossier n° 22282.)

Ordonnance rendue rescindant l'ordonnance n° 21931 à la condition que la compagnie postulante installe, vers le 20 juillet, une cloche automatique d'alarme audit croisement. Voir ordonnance 23726.

5297. Requête de la municipalité de Scarboro, Ontario, pour une ordonnance enjoignant la *C. L. O. & Ry. Co.,* à construire un tunnel sous sa voie entre les concessions 3 et 4, vis-à-vis le chemin de côté situé entre les lots 12 et 13, concession 4, au mille 180.69; et requête de la *C. L. A. & W. Ry. Co.,* en vertu de l'article 237, pour obtenir l'autorisation de croiser la grand'route située entre les concessions 3 et 4, township de Scarboro, comté de York, au mille 180.69, de Glen-Tay, et à diriger ladite grand'route vers le nord-est jusqu'à la réserve de chemin située entre les lots 12 et 13, concession 4, dans ledit township, et à fermer cette partie de ladite réserve de chemin qui se trouve en deçà du droit de passage de la compagnie, et aussi de construire sa ligne de chemin de fer à travers ladite réserve de chemin. (Dossier n° 3701.124.)

Requête renvoyée.

5298. Requête de la corporation de la ville de Toronto, Ontario, en vertu des articles 237 et 238, pour obtenir l'autorisation de reconstruire le pont de l'avenue Moore, qui se trouve partiellement dans la ville de Toronto et partiellement dans le township de York, afin que la grand'route passe au-dessus des voies ferrées du chemin de ceinture de la compagnie du Grand-Tronc.

(NOTE). La Commission prendra la question en considération à savoir si les 20 pour 100 décidés par l'ordonnance n° 22304, en date du 31 juillet 1914, qui doivent être payés par le township de York, doivent l'être par ce township ou par le comté de York. (Audition ajournée.) (Dossier n° 23190.)

Ordonnance rendue autorisant la ville de Toronto à faire, à ses propres frais, les réparations nécessaires aux trottoirs du pont de l'avenue Moore. Ordonnance n° 22305 rescindée. Voir ordonnance n° 23053.

5299. Requête de la compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 222, pour obtenir l'autorisation de construire une voie d'évitement et des voies de chargement à partir d'un endroit sur la *Toronto Belt Line Railway* à l'ouest de la rue Yonge, dans la cité de Toronto, jusque sur et dans la propriété de la *Elias Rogers Coal Co* (Dossier n° 22333.18.)

Requête renvoyée.

5300. Plainte de la *Canada Foundry Co., Ltd.,* de Toronto, Ontario, relativement à l'entente conclu entre les requérants et la *Michigan Central Railroad Company* au sujet d'une voie de garage conduisant aux acieries situées à Shipyard, Ontario. (Audition ajournée.) (Dossier n° 22327.)

Jugement réservé.

5301. Requête de la ville de Toronto, Ontario, pour une ordonnance réglant et limitant l'usage des coups de sifflets et de la sonnerie des cloches de locomotives, dans les limites de la ville de Toronto. (Dossier n° 8342.4.)

Jugement réservé. Le fonctionnaire en chef préposé au trafic, de la Commission, devra faire rapport à ce sujet.

5302. Les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission seront requises de se prononcer sur la question de savoir pourquoi dans le cas d'un croisement d'une voie ferrée préposée aux trains à vapeur avec une voie aux tramways électriques, dans un endroit où, sur la voie préposée aux tramways électriques, le trafic est dense alors qu'il est rare sur la voie préposée aux trains à vapeur, les employés du train à vapeur ne se chargeraient pas des signaux lorsqu'ils doivent passer à cet endroit, laissant ensuite la voie libre aux tramways électriques. (Dossier n° 25177.)

Voir jugement du Commissaire en chef, annexe "C".

5303. Requête du Board of Trade de Toronto, Ont., pour une ordonnance stipulant d'ajouter les crayons à la liste de librairie du classement des marchandises canadiennes. (Dossier n° 19367.42.)

Requête renvoyée.

5304. Plainte de la *Milton Pressed Brick Company,* contre l'augmentation projetée du taux des compagnies Grand-Tronc et Pacifique-Canadien pour le transport de la brique de Milton à Toronto, de 3 cents à 3½ cents les 100 livres; les cédules ayant trait à ladite augmentation ont été suspendues par l'ordonnance n° 19973 de la Commission le 1er août 1913. (Réaudition.) (Dossier n° 22583.)

Aucune action jugée nécessaire, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ayant averti la Commission que leur nouveau tarif pour le transport de matériel de construction, mis en vigueur le 15 janvier 1914, contenait que le taux pour le transport de la brique, par chargement de wagon, de Milton à Toronto, était de 3½ cents, mais que cela était une erreur et que le taux de 3 cents avait été rétabli.

5305. Plainte de la *Milton Pressed Brick Company* et de la *Toronto Pressed Brick and Terra Cotta Company* contre l'augmentation d'un demi-cent par 100 livres les taux au mille pour le transport de la brique depuis le 15 août 1914 pour des distances de plus que 90 milles à 750 milles. (Dossier N° 24852.)

Jugement réservé.

5306. Requête de la *Halton Brick Company* pour la restauration du taux de 3 cents par 100 livres sur la brique expédiée de Terra Cotta, Ontario, à Toronto, lequel taux a été augmenté à 3½ cents le 1er août 1913. (Question ajournée aux séances de la Commision à Toronto, le 22 septembre 1914.) (Dossier n° 24368.)

Aucune action jugée nécessaire, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ayant averti la Commission que leur nouveau tarif pour le transport du matériel de construction, mis en vigueur le 15 janvier 1914, contenait que le taux pour le transport de la brique, par chargement de wagon, de Milton à Toronto, était de 3½ cents mais que cela était une erreur et que le taux primitif de 3 cents avait été rétabli.

5307. Plainte de la *Canadian Manufacturers Association* et du Board of Trade de Toronto contre l'augmentation des taux pour le transport de la brique et du sable de Cooksville à Toronto, taux qui furent suspendus par l'ordonnance n° 21327 de la Commission le 10 février 1914. (Dossier n° 23832.)

Aucune action jugée nécessaire, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ayant averti la Commission que leur nouveau tarif pour le transport du matériel de construction, mis en vigueur le 15 janvier 1914, contenait que le taux pour le transport de la brique, par chargement de wagon, de Milton à Toronto, était de 3½ cents mais que cela était une erreur et que le taux primitif de 3 cents avait été rétabli.

5308. Plainte de la *Canadian Manufacturers' Association* et de la *York Sans and Gravel Company* contre le projet d'augmentation des taux pour le transport de la brique de Port Credit à Toronto, et du sable, de York à Toronto-Nord, taux qui furent suspendus par l'ordonnance n° 21326 de la Commission le 10 février 1914. (Dossier n° 23833.)

Jugement réservé concernant la première partie de la requête. La seconde partie sera prise en considération en même temps que la question générale. M. Cowan aura tout le loisir de produire une plus ample preuve.

5309. Plainte de F. A. Fish, de Toronto, que sur le charbon expédié de l'ancienne frontière de Niagara et consigné à Toronto pour être ensuite envoyé ailleurs, transféré dans les wagons en route pour les endroits desservis par le Canadian-Northern, le requérant payant le taux tel que publié par chaque compagnie, la compagnie Canadian-Northern exige illégalement des frais de "détournement" de $3 par wagon à Toronto. (Dossier n° 24607.)

Requête renvoyée.

5310. Les compagnies de chemin de fer seront tenues de justifier la proposition de canceller, le 1er janvier, toutes les ententes en vertu desquelles les vagonnées à charge mixte de liqueurs importées et domestiques, et des vagonnées à charge mixte

d'épiceries de 5e classe et de fruits séchés de 4e classe aient droit au transport sur paiement de leurs taux respectifs par vagonnée entre les endroits d'expédition dans l'est et Port-Arthur ainsi que les endroits à l'ouest de Port-Arthur. (Dossier n° 18755.21.)

Il est ordonné que la suspension actuelle reste en vigueur jusqu'à ce que la nouvelle classification ait été étudiée.

5311. La cité de Toronto, Ontario, demande certaines extensions de la zone exempte dans Toronto, en dedans de laquelle zone les taux des compagnies de messageries comprenant la collection et la livraison, la dite zone étant définie par l'ordonnance 16468 de la commission, en date du 6 mai 1912. (Nouvelle édition.) (Dossier n° 4214.150.)

Jugement réservé.

5312. Plainte de la compagnie Canadien-Pacifique contre la commission de l'Energie hydro-électrique de l'Ontario, qui a posé ses fils à travers la voie du Canadien-Pacifique à la borne miliaire 0.62, subdivision de St-Mary, sans égard pour l'ordonnance de la commission touchant l'absence des fils. (Dossier n° 25251.)

La commission hydro-électrique doit faire en sorte que ce passage à niveau soit conforme aux exigences réglementaires, et cela en dedans de dix jours; une fois cela fait, ils en feront rapport à la commission pour qu'on puisse en faire une inspection.

5313. Requête de la cité de Toronto, en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance qui autorise la construction d'un tunnel sous la voie de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à la rue Main, Toronto, Ontario. (Dossier n° 23822.)

Rayée de la liste.

5314. Plainte du *Board of Trade* de Fort-Frances, Ont., contre la suspension, par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, le 28 novembre 1914, du service local des convois à voyageurs et à courrier , n°s 21 et 22, entre Winnipeg et Fort-Frances. (Dossier nº 25230.)

Plainte rayée de la liste.

5315. Requête des *Canadian Oil Companies, Ltd.*, demandant l'autorité de poser une voie d'évitement à travers l'avenue Gordon dans la cité de Winnipeg, Manitoba, jusqu'à, et jusque dans, la propriété des *Canadian Oil Companies, Ltd.*, depuis la voie de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier nº 22318.624.)

Aucune ordonnance n'est rendue. Permission est accordée aux compagnies demanderesses de renouveler leur requête lorsque les conditions le justifieront.

5316. Requête de la cité de Winnipeg demandant l'extension des limites du transport des messageries, telles que fixées par l'ordonnance nº 22246.

Aussi, requête de G. J. Robins, de 696 Mulvey, Winnipeg, pour que cette adresse soit incluse dans la zone exempte mentionnée. (Dossier nº 4214.145.)

Requête retirée.

5317. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'autorité d'enlever la voie d'évitement à Stonewall, construite pour John Gunn et H. William et Cie, ainsi que le rameau à Airedale, construit pour la *Williams Quarry Co.* Aussi le rameau à Gunns, construit pour John Gunn; aussi le rameau à Dunton, construit pour Donald Gunn; tous utilisés actuellement par les *Manitoba Quarries Ltd.* (Dossier nº 25167.)

Rayée de la liste; permission accordée aux deux parties de ramener la question devant la commission, après avis.

5318. Requête du Pacifique-Canadien pour enlever la voie d'évitement à Tyndall, Man., construite par la compagnie pour John Gunn. (Dossier nº 25322.)

Rayée de la liste; permis aux parties de rouvrir la question, après avis.

5319. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant l'autorité d'enlever la voie d'évitement à Tynhall, Man., construite par les *Tynhall Quarries Ltd.* (Dossier nº 25324.)

Rayée de la liste; permis aux deux parties de rouvrir la question après avis.

5320. Requête au nom de certains propriétaires de la cité de Brandon concernant l'ordonnance de la commission, n° 17210, en date du 7 août 1912.

Ordonnance rendue.

5321. Plainte du *Board of Trade* du district de la rivière La-Pluie, Fort-Frances, Ont., contre la suspension, par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, des convois n°s 21 et 22, entre Winnipeg et Fort-Frances. (Dossier n° 25230.)

Aucune ordonnance rendue.

5322. Requête de la compagnie Canadian-Northern demandant l'autorité d'enlever ce qui relie le Canadien-Pacifique et des terminus communs de Winnipeg, à l'avenue Higgins, Winnipeg, Man. Dossier n° 23815.)

Ordonnance refusant la requête. Les deux partis doivent s'efforcer d'arriver à une entente touchant les conditions de l'utilisation de la voie au nord de l'avenue Higgins. Si les parties ne peuvent conclure une entente mutuelle la commission décidera de ces questions.

5323. Requête de la cité de Winnipeg demandant un tunnel à la rue Maple, Winnipeg, Man. (Dossier n° 432.2.)

Ordonnance refusant la requête, excepté en ce qui concerne un tunnel pour piétons. Si les parties ne peuvent s'entendre sur ce dernier la commission règlera toute dispute.

Requête de la municipalité d'Assiniboïa demandant l'extension des limites de livraison par les compagnies de messageries, ou dans l'alternative, l'établissement de Succursales, ou de dépôts secondaires, ou d'un bureau général ou d'un dépôt général. (Dossier n° 4214.469.)

Jugement réservé. La commission visitera les lieux.

5325. Requête des *Canadian Oil Companies, Ltd.,* demandant l'autorité de construire une voie d'évitement à travers l'avenue Gordon, Winnipeg, Man., jusqu'à, et jusque dans, la propriété des dites *Canadian Oil Companies, Ltd.,* depuis la voie du Pacifique-Canadien. (Dossier n° 22318.24.)

Aucune ordonnance; permission aux compagnies requerrantes de renouveler la demande lorsque les conditions le justifieront.

5326. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique traite de la méthode de fonctionnement de l'appareillage d'enclenchement, rue Dewdney, Régina, Sask. (Dossier n° 21061.)

Jugement réservé.

5327. Requêtes de la municipalité de West-Kildonan, Man., demandant des passages à niveau sur la voie de l'embranchement Selkirk du Pacifique-Canadien, à Enniskillen, l'avenue Kenilworth, et ye boulevard Park-Hanor,—relevés géographiques fédéraux n° 29. (Dossier n° 24875.)

Ordonnance accordant la requête, au frais de la municipalité. Voir l'ordonnance 23141.

5328. Plainte de la municipalité de Riverside, touchant le renvoi de l'agent, gare du C.-N. à Margaret, Man. (Dossier, 4203.28.)

Ordonnance autorisant le C.-N. à discontinuer l'agent jusqu'au 1er avril 1915. Après cette date un gardien sera nommé. Voir ordonnance n° 23189.

5329. Requête du Canadian-Northern demandant l'autorisation de renvoyer l'agent de Lorette, Man. (Dossier, 4205.22.)

Ordonnance permettant au Canadian-Northern de discontinuer les services de l'agent à Lorette, Man. La compagnie devra nommer un gardien pour le remplacer. Voir ordonnance n° 23072.

5330. Requête du *Board of Trade* de Fort-William demandant une ordonnance taxe d'un cent par livre, minimum $5 par vagonnée pour les appareils d'aiguillage entre les vagons de chemin de fer et les vaisseaux, aux voies de chargement et de déchargement et aux quais, à Fort-William, tel qu'il appert dans le tarif C.R.C. n° W-1919, page 6. (Dossier, 24994.)

Ordonnance refusant la requête. Voir ordonnance n° 23281.

5330. Requête du *Board of Trade* de Fort-William demandant une ordonnance qui oblige la Cie C.P.-C. de construire des remises à marchandises dans Fort-William, à part les remises des quais.

Requête renvoyée.

5332. Requête du *Board of Trade* de Fort-William pour une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer à installer un service de transport à Fort-William et Port-Arthur, et à se rembourser des frais de ce même service des destinataires des expéditeurs de Fort-William et Port-Arthur. (Dossier, 18663.38.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23280.

5333. Requête du *Board of Trade* de Fort-William pour une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer d'inclure dans leurs taux actuels pour la direction ouest depuis Fort-William, les frais de remisage aux quais, sur toutes les marchandises qui passent sur leurs quais à Fort-William et sont ré-expédiées vers l'ouest. (Dossier, 24809.)

Ordonnance refusant la requête. Voir décision du sous-commissaire en chef, en date du 4 février 1915. Annexe " C ". Voir ordonnance n° 23282.

5334. Requête du *Board of Trade* de Fort-William demandant une ordonnance nullifiant l'ordonnance n° 14988 de la Commission, en date du 10 août 1911, qui définit les limites de la collection et de la livraison des colis confiés aux compagnies de messageries, et oblige ces compagnies à collecter et à livrer tels colis dans les limites de la ville de Fort-William. (Dossier, 4214.96.)

Aucune ordonnance émise.

5335. Plainte du *Board of Trade* de Redcliff, Alta., de ce que les taux additionnels exigés par la Cie C.P.-C. pour l'aiguillage des wagons entre les voies d'évitement industrielles de Redcliff, sont excessifs et injuste. (Dossier, 24517.)

Jugement réservé. La Cie C.P.-C. devra présenter à la Commission un état montrant le nombre de vagonnés expédiées depuis le 1er janvier 1914 jusqu'au 30 novembre 1914, et les taux exigés.

5336. Requête de la ville de Medecine-Hat demandant une ordonnance nullifiant l'ordonnance 19824 de la Commission, en date du 11 juillet 1913, qui autorise la construction d'un tunnel à l'endroit où la voie de la Cie C.P.-C. traverse la rue River (Esplanade), dans la ville de Medecine-Hat, Alberta, Alberta.

Le but de cette requête est d'obtenir qu'une pétition des résidents de la ville de Medecine-Hat soit étudiée, et qu'on prenne des témoignage touchant ce projet. (Dossier, 21979.)

En dedans de trois mois la ville devra préparer les plans d'un pont à la rue Ottawa, avec une estimation du coût, et les soumettre à la Commission. Copie du plan devra être envoyée au C.P.-C. et à M. O'Neail.

5337. Requête de la *Erie and Ontario Railway Company,* en vertu de l'article 361, demandant l'autorisation et l'approbation d'une entente d'union entre la *Erie and Ontario Railway Company* et la *Buffalo Railway Company.* (Dossier, 25153.)

Ordonnance accordant la requête.

5338. Requête de *l'Atlantic Fruit Company,* New-York, demandant que les mêmes règlements et le même tarif qui s'appliquent actuellement aux oranges, citrons, pamplemouses, etc., de la Californie, soient en vigueur pour la réexpédition et le détournement de bananes, en vagonnées (Dossier, 25022.)

Requête renvoyée, sans défense aux requerrants de renouveler leur demande après le 1er février 1915.

5339. Requête de la municipalité de West-Kildonan, demandant une traverse au-dessus de la voie de la Cie C.P.-C. boulevard Park-Manor,—relevés géographiques fédéraux, n° 29—Kildonan, Man. (Dossier, 24877.)

Requête retirée.

5340. Requête de la municipalité de West-Kildonan, dans la province du Manitoba demandant l'autorisation de construire un passage à niveau sur la voie de l'embran-

chement Selkirk de la compagnie C.P.-C. à l'avenue Kenilworth—relevés géographiques fédéraux, n° 6—Kildonan, Man. (Dossier, 24876.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance 23141.

5341. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* demandant l'approbation de l'emplacement de sa seconde voie depuis un point, ouest de la rue Wragg, Trenton, Ontario, marqué " A ", jusqu'à un point marqué " F ", près de la rue Joseph, qui paraissent sur un plan déposé chez la Commission, et pour l'autorisation de faire traverser les rues Dundas, King et Joseph par la dite voie, et pour l'autorisation de poser cette voie le long des rues Division et Queen, selon les articles de l'entente signée le 24 juin 1910. (Dossier, 22806.)

La demanderesse devra déposer devant la Commission un schéma d'ordonnance faite selon les articles de l'entente.

5342. Touchant l'entente entre la *Moncton and Buctouche Railway Company* et la *Buctouche Railway and Transportation Company.*

Note.—Cette question est amenée devant la Commission dans le but de donner à la *Moncton and Buctouche Railway Company* l'occasion de présenter un argument au sujet de l'entente. (Dossier, 16994.)

Voir décision du Commissaire en chef, Annexe " C ".

5343. Touchant la hauteur des plate-formes aux stations de banlieue.

Note.—La Commission étudiera si, oui ou non, elle devrait émettre une ordonnance enjoignant le *New York Central and Hudson River Railroad* d'élever les plate-formes de ses gares à neuf pouces au-dessus des rails. (Dossier, 25130.)

La compagnie posera une ligne d'arrêt.

5344. Les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, ou n'importe laquelle d'entre elles, seront requises de donner des raisons pour lesquelles la Commission ne devrait pas modifier ses règlements coutumiers touchant l'ouverture de lignes nouvelles de façon à décréter qu'en outre de déposer le tarif règlementaire, applicable au trafic sur la partie de la voie devant être ouverte, l'on ne soit tenu de déposer également les tarifs appropriés de classe ou de ville, les tarifs milliaires de faveur, et les tarifs spéciaux sur le grain jusqu'à Fort-William, etc., et sur le bois expédié de la Colombie-Britannique. (Dossier n° 25343.)

Ordonnance émise. Les compagnies des chemins de fer soumisent à la juridiction de la Commission, sur demande d'ouvrir une voie au trafic, sont tenues de publier et de déposer les tarifs spéciaux supplémentaires appropriés de classe ou de ville, les tarifs militaires de faveur, et les tarifs spéciaux sur le grain jusqu'aux terminus du lac Supérieur, et sur le bois expédié de la Colombie-Britannique. Voir ordonnance générale 134.

5345. Les compagnies de chemin de fer sont tenues de se prononcer sur la question de faire imprimer des horaires publiques et de les faire distribuer pour le renseignement du public dix jours avant qu'ils entrent en vigueur; et de déposer chez la Commission copies des horaires actifs, ou des avis de suspension de convois, sept jours avant la date de leur mise en vigueur. (Circulaire n° 138.) (Dossier n° 25343.)

La Commission a donné ordre que les parties s'entendent là-dessus avec l'officier de la Commission, le préposé principal au mouvement.

5346. Le chemin de fer Père-Marquette est tenu de se prononcer sur le changement d'horaire projeté pour le 4 janvier: convoi n° 91, de London, suspendu; suspendus également les Nos 1 et 4 à l'ouest de Blenheim, ainsi que le n° 14, Blenheim et Sarnia. (Dossier n° 24942.)

La Commission a donné ordre que les parties s'entendent là-dessus avec l'officier de la Commission, le préposé principal au mouvement.

5347. Requête de la *Kettle Valley Railway Company,* en vertus de l'article 227, demandant l'autorisation de faire croiser par ses rails l'emplacement de la voie de la *Canadian Northern Pacific Railway,* à Hope, C.-B. (Dossier n° 11738.118.)

Ordonnance accordant la requête sujet à certaines conditions énoncées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance n° 23180.)

5348. Plainte par Robert Trudel et autres contre la discontinuation, par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, le 19 septembre 1914, du tarif de seconde entre Québec et Valcartier. (Dossier n° 25178.)

Jugement réservé.

5349. Plainte de *Auger & Son* et de la *D'Auteuil Lumber Company*, contre la hausse projetée dans les taux sur le bois de pâte à papier, jusqu'à Mechanicsville, par voie du chemin de fer *Boston & Maine;* publiée dans le supplément n° 1 (C.-P.) à la C. R. C., n° E-2847, et le supplément 14 (G.-T.) à la C. R. C., n° E-2588. (Audition ajournée.) (Dossier n° 25316.)

La Commission a donné ordre que tous tarifs soient suspendus en attendant la décision de la Commission.

5350. Audition des requêtes de la *Taylor Milling & Elevator Company,* et la *Ellison Milling & Elevator Company,* de Lethbridge, Alberta, protestant contre la suspension projetée des taux conjoints d'entier parcours depuis Lethbridge jusqu'à des endroits dans la Colombie-Britannique, prescrits par l'ordonnance n° 20462 de la Commission en date du 2 octobre 1913, avis de suspension venant en force le 1er janvier 1915, la suspension ayant été décrétée par l'ordonnance 22989, du 17 décembre 1914. (Dossier n° 25273.)

Suspension rejetée par le consentement des partis; les premiers taux resteront en vigueur.

5351. Requête du *Board of Trade* de Toronto, demandant une ordonnance qui rejette le supplément n° 5 (G.-T.) à la C. R. C., n° E-2859; du supplément 15 (C.-P.) à la C. R. C., n° E-2715; et le supplément 2 (C.-N.) à la C. R. C., n° E-386, en autant qu'ils proposent d'augmenter, à partir du 26 courant, les taux spéciaux kilométriques sur les légumes en wagons-glacières, pour les faire correspondre aux taux de la classification régulière. (Dossier n° 18855.8.)

Jugement réservé.

5352. Requête de la *China Clay Company,* de Montréal, P.Q., demandant des taux de faveur sur la terre de porcelaine depuis Huberdeau, P.Q., équivalents, ou à peu près, aux taux d'importation du même article de Montréal à Cornwall, Campbellford, Dundas, East-Angus, Espanola, Georgetown, Hamilton, Merritton, Niagara-Falls, Port-Hope, Ste-Catharines, Sault-Ste-Marie et Toronto. (Dossier n° 24988.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23448.

5353. Requête de E. W. Roberts, de Montréal, P.Q., demandant un taux spécial en hiver pour du bois de pâte à papier, vert, non pelé, qui seront équivalents aux taux exigés sur le bois sec pelé, en appliquant au bois vert le poids, à la corde, du bois sec. (Dossier n° 25331.)

Jugement réservé.

5354. Requête de la *South Shore Board of Trade* demandant que les factures de la *Bell Telephone Company* pour les conversations à longue distance, donne des renseignements détaillés. (Dossier n° 3574.135.)

Requête retirée.

5355. Requête de la ville de Lachine, P.Q., en vertu de l'article 237, demandant une ordonnance qui oblige la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir construire et entretenir un tunnel convenable pour l'usage public, à l'intersection de la 6e avenue, du côté sud, et de la 7e avenue du côté nord de la voie, dans la ville de Lachine, P.Q.

La Commission étudiera la question de la répartition des frais. (Dossier n° 9437.1191.)

Requête accordée, sujet à des conditions énoncées dans l'ordonnance. (Voir l'ordonnance 23369.)

5356. Requête de John E. Molson, de Montréal, P.Q., touchant l'approbation des diagrammes d'un avec au-dessus des rues Iberville et De Fleurimont, (Lachine, *Jacques Cartier and Maisonneuve Railway Co.*Q dans la cité de Montréal, P.Q. (Dossier n° 14329.13.)

Ordonnance émise nullifiant les ordonnances 16181 et 17763 en autant qu'elles autorisent la construction des dits chemins de fer au-dessus des rues Iberville et De Fleurimont dans la cité de Montréal. La compagnie demanderesse est autorisée de traverser la rue Iberville au moyen d'un pont. (Voir l'ordonnance 23322.)

5357. Requête de la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* en vertu des articles 222 et 237, demandant l'autorisation de construire des voies de chargement et de déchargement à travers les rues Stadacona et Marlboro, dans le district d'Hochelaga, Montréal, P.Q. (Dossier 23390.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance nº 23390.

5358. Requête de la paroisse de Saint-Eustache, demandant une ordonnance qui enjoint le chemin de fer Canadian-Northern de tenir, en tout temps, le tunnel sur le chemin d'Oka, près de Saint-Eustache, libre d'eau et de glace, puisqu'en hiver, lorsque la température est bien inclémente, le chemin sera impratiquable à cause de l'accumulation de neige. (Dossier n° 2342.34.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la commission fera rapport sur la question de l'égouttement.

5359. Requête de Narcisse Lalonde, de Ste-Geneviève, P.Q., en vertu de l'article 253, demandant une ordonnance qui oblige la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario à construire un passage de ferme convenable sur sa voie à l'enlacement du chemin sur le lopin 92, paroisse de Ste-Geneviève, P.Q. (Dossier n° F 239.48.)

Requête rayée de la liste. Le demandeur aura droit de renouveler sa requête dans n'importe quel temps.

5360. Requête du *Canadian Northern Ontario Railway,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser le chemin Saint-Laurent dans la ville de Cartierville, comté de Jacques-Cartier, P.Q. (Dossier n° 2342.105.)

Ordonnance accordant la requête, et nullifiant l'ordonnance n° 18384 de la commission, en date du 23 décembre 1912. Voir ordonnance n° 23279.

5361. Requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser le boulevard Monkland, dans la ville de Cartierville, comté de Jacques-Cartier, P.Q. (Dossier n° 2342.110.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance n° 23389.

5362. Requête de la *Canadian Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner le chemin du Petit-Bois-Franc, entre la ville de Cartierville et la paroisse de Saint-Laurent, P.Q., temporairement afin de construire un viaduc, et d'élever la rampe de sa voie à cet endroit aucun détournement ne devant être exécuté avant que la Commission n'ait décidé définitivement de la nature du passage à niveau. (Dossier n° 2342.125.)

Ordonnance accordant la requête. La compagnie demanderesse versera à la municipalité de Cartierville la somme de $12,000 aussitôt que le chemin du Petit-Bois-Franc est légalement fermé à l'endroit où la voie ferrée le croise. Voir ordonnance n° 23298.

5363. Requête de la *Canadian Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de détourner le chemin du Petit-Bois-Franc sur les lopins 39, 40 et 44, ainsi que le fossé qui traverse le lopin 44, dans la ville de Cartierville, comté de Jacques-Cartier, P.Q. (Dossier n° 2342.125.)

Ordonnance accordant la requête. La compagnie demanderesse devra verser à la municipalité de Cartierville la somme de $12,000 aussitôt que le chemin du Petit-Bois-Franc est légalement fermé, à l'endroit où la voie ferrée traverse ce chemin.

5364. Requête de la cité de Montréal, en vertu de l'article 237, demandant l'autorité d'allonger un chemin public ou une rue au delà de l'emplacement de la voie

du *Canadian Northern Quebec Railway Company,* rue Cadillac, district de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q. (Dossier 25054.)

Ordonnance accordant la requête. Voir ordonnance n° 23233.

5365. Plainte de la ville de Lasalle, P.Q., contre le détournement de la rue Saint-Patrice, Lasalle, P.Q., par la *Canadian Pacific Railway Company,* relativement à la construction sur le canal Lachine, sans la permission de la municipalité. (Dossier 1780.)

Jugement réservé. L'ingénieur de la Commission fera un examen et soumettra un rapport.

5366. Requête de la cité de Montréal, P.Q., demandant une ordonnance qui oblige la *Canadian Pacific Railway Company* d'ériger des barrières au chemin de la Côte-des-Neiges, district de la Côte-des-Neiges, cité de Montréal, P.Q., là où la voie du Canadien-Pacifique traverse ce chemin. (Dossier, 9437.565.)

Ordonnance amendant l'ordonnance 12321 en ce qu'elle pourvoit à ce que durant la saison de navigation, ce passage à niveau soit protégé par des gardiens, de 1 heure a.m. à 9 heures p.m. tous les jours.

5367. Requête de l'*Ontario & Quebec Railway Company* (C.P.-C.,) en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation d'une quatrième voie sur la ligne principale, division de l'Est, à travers une partie de la rue Prospect, dans la ville de Westmount, P.Q. (Dossier, 24940.)

Ordonnance accordant la requête. Voir l'ordonnance n° 23897.

5368. Requête de la *Canadian Pacific Railway Company* en vertu de l'article 29, demandant une ordonnance qui nullifie l'ordonnance n° 6147, en date du 21 janvier 1909, telle qu'amendée par l'ordonnance n° 10100, en date du 15 mars 1910, en tant que cette ordonnance, concerne les taux exigés pour l'arrêt facultatif, à Cartier, Ont., sur le grain de l'Ouest et les produits de grain, consigner à Cartier en vagonnées " pour commande ", et en plus autorisant la compagnie demanderesse d'exiger les taux suivants, en outre du taux d'arrêt facultatif et de service des wagons, tel qu'il est pourvu dans ses tarifs, sur tous les wagons demeurant à Cartier dans l'attente de nouvelles instructions, après l'expiration de 72 heures à partir de l'heure d'arrivée, à savoir:—pour les deux premiers jours, $1.00 par wagon pour chaque jour subséquent, $2.00 par jour ou partie de jour. (Dossier, 8641.)

Jugement réservé. La question est soumise à l'officier de la Commission, préposé en chef au mouvement, pour en faire rapport.

5369. Continuation de l'enquête sur les taux et usages en ce qui regarde l'aiguillage en commun. (Dossier n° 6713. Course n° 2846.)

Jugement réservé.

5370. Plainte de la *Montreal Com. Exchange Association* contre l'augmentation projetée dans le taux sur le grain et les produits de grains depuis Fort-William jusqu'aux endroits de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes telles que publiées dans le supplément 24 (C.P.C.) du tarif *C.R.C.* n° E-2480. (NOTE). La compagnie du Pacifique-Canadien serà tenue de justifier l'augmentation projetée. (Dossier n° 25483.)

Aucune ordonnance émise concernant les taux d'entier parcours. La compagnie de chemin de fer s'est portée comme garantie que des suppléments seront déposés avant les dates fixées pour l'entrée en vigueur des taux en question, voyant de ces taux toute comme dans le taux local, et restaurant le taux local actuel.

5371. Plainte du *Board of Trade* de Toronto et la *Dominion Millers' Association* contre l'avance projetée dans le taux sur le grain et les produits de grain depuis les endroits dans l'Ontario et de Québec jusqu'aux endroits des Provinces maritimes, publiées dans le supplément 24 (C.P.-C.) du tarif *C.R.C.* n° E-2480. (NOTE). La

(*Note.*) Les compagnies des chemins de fer seront tenues de justifier les augmentations proposées. (Dossier, 17112.1.)

Aucune ordonnance émise concernant les taux d'entiers parcours. Les compagnies se portent comme garanties que des suppléments seront déposés avant les dates

fixées pour l'entrée en vigueur des taux dont il s'agit, voyant de ces taux toute avance dans le tarif local et restaurant le tarif local actuel.

5372. Plainte de W. S. Bilton, de Newboro, Ont., contre les taux sur la houille, qui ont été publiés et qu'il considère comme suit:—

(a) Taux de bac, Ogdensburg, N.-Y., à Prescott;

(b) Grand-Tronc, Prescott à Lyn;

(c) Canadian-Northern, Lyn à Newboro.

(Dossier, 25337.)

Ordonnance obligeant les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Canadian-Northern de publier et de déposer une liste de taux communs pour s'appliquer à la houille en wagonnées, poids global minimum de 15 tonnes, expédiée de Prescott. Voir ordonnance 23375.

5373. Plainte de la Hamilton & Toronto Sewer Pipe Co. Ltd., de Hamilton, Ont., contre le taux exigé par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur l'argile expédiée de la nouvelle carrière de la demanderesse à Hamilton, Ont. (Dossier 25459).

Aucune ordonnance concernant les taux d'entiers parcours. Garantie est donnée qu'un supplément sera déposé avant la date fixée pour l'entrée en vigueur du tarif en question, voyant toute avance dans le tarif local et restaurant le tarif local actuel.

5374. Plainte de la Dominion Match Co. Ltd., de Deseronto, Ont., que les compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Canadian-Northern ont suspendu le tarif conjoint entre Deseronto, Ont, et endroits sur la ligne du Grand-Tronc entre Toronto, Ont., et Montréal, P.Q. (Dossier, 25140.)

Rayée de la liste.

5375. Les compagnies de messageries, soumises à la juridiction de la Commission seront tenues de se prononcer sur la question si les mots "ou des conditions au delà de sa gouverne" dans la clause (c), et les mots "au delà de sa gouverne" dans sa clause (*h*), règlement 5, des conditions insérées leur format de récépissé, qui exempte les compagnies de responsabilité ou de perte, endommagement ou de retard, lorsque la négligence n'arrive pas par la faute de la compagnie de messageries, mais par la faute de la compagnie du chemin de fer. (Dossier, 3507. Cause n° 219.)

Jugement réservé.

5376. Les compagnies de chemin de fer seront tenues de démontrer pourquoi les récentes avances dans le tarif international du fret entre le Canada et les Etats-Unis devraient être approuvées, telles qu'elles sont déposées chez la commission. (Dossier, 23359.)

Jugement réservé.

5377. Plainte de Geo. E. Earl et autres, de Winchester, Ont., contre la suspension projetée par la Bell Telephone Co., de son service de téléphone dans le district. (Dossier, 3574-138.)

Requête envoyée, la commission étant d'avis que, en vertu de la loi concernant les chemins de fer, elle n'a aucune juridiction dans l'affaire.

5378. Plainte de la corporation de la paroisse de St-François-Xavier de Brompton, P.Q., que l'emplacement de la voie du Pacifique-Canadien est trop proche de la grand'route dans cette paroisse. (Dossier, 25011.)

La Commission a décidé de s'entretenir avec la municipalité sur la question de savoir s'il existe un plan cadastre qui montre la route aux deux endroits mentionnés dans le rapport de l'Ingénieur de la Commission, et de savoir si la compagnie du chemin de fer a empiété sur la grand'route.

5379. Requête de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Co.*, en vertu des articles 167, 222, 237 et 227, demandant l'approbation de deux modifications de la ligne de la compagnie demanderesse, telle qu'approuvée par l'ordonnance n° 21733 à des points, est et ouest de la rue Eugénia, Trenton, Ont. (2) l'approbation de deux communications avec la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à la dite ville de Trenton; (3) l'approbation de l'emplacement des dites modifica-

tions proposées, rue Ontario, dans la dite ville de Trenton, Ont.; (4) l'autorisation d'exploiter les dites modifications et communications. (Dossier 3701.379.)

Ordonnance renvoyant la requête. Voir ordonnance n° 23443.

5380. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222, demandant l'autorisation de construire le rameau de Longue-Pointe depuis un point sur sa ligne principale, dans le district d'Hochelaga, cité de Montréal, P.Q., jusqu'à un point dans le district de la Longue-Pointe, Montréal, P.Q. (Audition ajournée.) (Dossier, 1'716.12.)

Jugement réservé. La commission visitera les lieux.

5381. Requête de la compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire et d'exploiter la ligne d'évitement de Longue-Pointe à travers les rues et chemins suivants entre les milles 0.77 et 169 dans la ville de Maisonneuve, P.Q., avenue Bourbonnière, avenue d'Orléans, rue Charlemagne, avenue Lasalle, avenue Létourneau, avenue Bennett, et les avenues Aird, Cinquième, Quatrième, Troisième, Deuxième et Première, d'accord avec les plans détaillés de superstructures, avenue Bourbonnière, avenue d'Orléans, rue Charlemagne, avenue Jeanne-d'Arc, boulevard Pie IX, avenue Desjardins, avenue Lasalle et avenue Létourneau. (Audition ajournée.) (Dossier, 17716.13.)

Jugement réservé. La commission visitera les lieux.

5382. Requête de James McConkey, du township de Brantford, Ont., en vertu de l'article 237, demandant l'approbation de la construction d'un passage à niveau sur la ligne du Grand-Tronc, rue James, township de Brantford, et la permission de faire traverser la voie du Grand-Tronc par la grand'route à cet endroit. (Dossier, 23929.)

La Commission a décidé que, dans les conditions actuelles il faut n'émettre aucune ordonnance.

5383. Etude de la question de la protection à l'endroit où la voie de l'embranchement Port-Burwell, du Pacifique-Canadien, travail le chemin Port-Burwell, à la borne milliaire 32.7 de l'embranchement Port-Burwell. (Dossier, 9437.801.)

Jugement réservé.

5384. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Currier, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034.91.)

Requête accordée.

5385. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company* pour une ordonnance qui approuve la modification de la rampe du chemin de fer *Lake Erie and Northern* à travers la ville de Brantford, Ontario. (Dossier, 18034.80.)

Jugement réservé.

5386. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser le chemin Mount-Pleasant dans le township de Brantford, Ont. (Dossier 18034-87.)

Jugement réservé.

5387. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Graham, dans le township de Brantdord, Ont. (Dossier, 18034-85.)

Requête accordée.

5388. Re quKte de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Bellewood, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034-88.)

Requête accordée.

5389. Requête de *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Harold, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034-89.)

Requête accordée.

5390. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue George, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034·81.)

Requête accordée.

5391. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Stirton, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034·86.)

Requête accordée.

5392. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser la rue Wade dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034·90.)

Requête accordée.

5393. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser l'avenue Henry, dans ce township de Brantford, Ont. (Dossier, 8034·83.)

Requête accordée.

5394. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser la rue Wilson, dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034.84.)

Requête accordée.

5395. Requête de la *Lake Erie and Northern Railway Company,* en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de traverser la rue Scarfe dans le township de Brantford, Ont. (Dossier, 18034·82.)

Requête accordée.

5396. Requête de l'*Essex Terminal Railway Company,* demandant une ordonnance en vertu de l'article 222, qui l'autorise à construire un embranchement depuis un point sur le lopin n° 59, ville de Sandwich, anciennement dans la concession 1, du township de Sandwich, jusqu'à, et le long de la rue Russell, depuis la limite nord du dit lopin 59 jusqu'à l'extrémité sud de la rue Huron. (Dossier, 3704.11.)

Ordonnance refusant la requête. Voir ordonnance n° 23466.

5397. Requête de la corporation municipale de la ville de Windsor, Ont., en vertu des articles 235-243, demandant une ordonnance qui oblige la *Michigan Central Railway Company* de construire un passage à niveau convenable sur la ligne de la dite compagnie, là ou cette ligne croise la rue Wyandotte, Windsor, Ont. (Dossier, 24283.)

Ordonnance refusant la requête, mais permettant de traverser la voie de la *Michigan Central Railway Company,* à la rue Wyandotte, au moyen d'un passage surélevé tel que spécifié dans l'ordonnance n° 10235 de la commission, en date du 19 avril 1910. Voir l'ordonnance n° 23446.

5398. Demande de la corporation municipale de la cité de Windsor ,Ontario, en vertu des articles 235-243, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir et de construire un pont et un croisement convenables à son intersection de la rue London, en la cité de Windsor, Ontario. (Dossier n° 9437.1128.)

Jugement réservé.

5399. La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sera tenue de justifier l'exclusion de voies de hâlage de son service d'aiguillage général à, ou à partir du Pacifique-Canadien à Woodstock, Ontario, alors qu'elle fournit ce service à Lindsay, London, Montréal et Toronto sous l'autorité des dispositions du supplément n° 26 à son tarif C.R.C. n° E. 2457. (Dossier n° 19801.70.)

Aucune ordonnance nécessaire, le Grand-Tronc s'engageant à rétablir le service tel qu'il était auparavant sans préjudice à la question de l'aiguillage général actuellement en suspens devant la Commission.

5400. La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien devra démontrer pourquoi une ordonnance ne devrait pas être rendue lui enjoignant de tenir un signa-

leur au croisement du chemin de fer Kingston et Pembroke par la voie du chemin de fer Ontario et Québec à Sharbot-Lake, Ontario. (Dossier n° 25492.)

Jugement réservé.

5401. Au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 14184 ,en date des 9 et 10 mai 1911, et de la demande de la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, aux termes de cette ordonnance et de cette demande, pour une ordonnance rescindant la dite ordonnance pour ce qui concerne la *Ingersoll Telephone Company, Ltd.*, la *Bleinheim and South Kent Telephone Company, Ltd.*, la *Peoples Telephone Company of Forest, Ltd.*, la *Markham & Pickering Telephone Company, Ltd.*, la *South Lambton Co-Operative Association, Ltd.*, la *Niagara District Telephone Company, Ltd.*, la corporation municipale du village de Brussels se trouvant la première municipalité desservie par la *Brussels, Morris & Grey Municipal Telephone System* et la *Wheatly Telephone Company, Ltd.*

Et au sujet de la demande faite au nom desdites compagnies de téléphone pour une ordonnance modifiant la dite ordonnance n° 14184 à l'effet de diminuer et de rendre réciproque le taux de raccordement ou d'éliminer complètement ledit taux; et également à l'effet d'étendre l'application de ladite ordonnance à tous les réseaux indépendants en concurrence avec la compagnie de téléphone Bell.

(Note). Il est décidé que la question devra être considérée pour déterminer les termes de l'ordonnance basée sur la teneur du jugement de la commission au dossier 1617, et en date du 16 juillet 1914. (Dossier n° 16171.)

Jugement réservé.

5402. Demande de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour une nouvelle audition au sujet du croisement de la rue Dundas par la voie ferrée du Pacifique-Canadien dans le township de Toronto, Ontario, dont la construction est autorisée par l'ordonnance n° 21913; ainsi que pour la mise à l'étude de la question de protection au croisement du Pacifique-Canadien à la rue Hurontario, qui se trouve entre les lots 15 et 16, concession 1, township de Toronto, mille 15.25. (Audition ajournée.) (Dossier n° 22282.)

Ordonnance rendue rescindant l'ordonnance n° 21931, en date du 29 mai 1914 à condition que la compagnie requérante installe une cloche automatique au dit croisement pour le 20 juillet; 20 pour 100 des frais de l'installation devant être payés à même de la Caisse des croisements de chemin de fer à niveau et le solde par la compagnie requérante. Voir ordonnance n° 23726.

5403. Demande de la corporation du township de Niagara, Ont., en vertu de l'article 237, pour une ordonnance enjoignant à la *Michigan Central Railway Company* de fournir et construire un pont de grand chemin convenable à l'endroit où cette ligne croise le chemin public entre les lots 8 et 9, lequel chemin est connu sous le nom de "Chemin Fisher" dans le township de Niagara, Ont. (Dossier n° 24512.)

Demande retirée.

5404. Plainte de W. H. Bunting, St-Catherines, Ont., contre l'augmentation projetée des taux sur le fumier, chargements de wagon, de Toronto et Hamilton pour livraison par le Canadian-Northern à St-Catherines et Niagara-Falls, Ont., tels que publiés dans le tarif C.R.C. du Grand-Tronc, n° E-3035.

(Note.) La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sera requise de justifier l'avance projetée. (Dossier n° 6713.54.)

Ordonnance publiée désavouant le taux projeté et rétablissant l'ancien taux de deux cents et trois quarts par cent livres pour un minimum de 60,000 livres. Modification en vigueur le 21 avril 1915. Voir ordonnance n° 23507.

5405. Demande du township d'Oro, Ont., pour une interprétation de la clause 4 de l'ordonnance n° 12714, en date du 12 décembre 1910, relativement à l'utilisation de l'ancienne carrière de ballast pour le croisement élevé de Raike par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, au nord de Barrie, Ont.; ainsi que pour amener la compagnie du Grand-Tronc à consentir à l'entretien du chemin du pont et du garde-fou maintenant construit sur le côté nord de la voie ferrée, le township devant s'en-

gager à l'entretien du garde-fou et du sol de la rue sur le côté sud du pont; et aussi pour amener la compagnie du Grand-Tronc à remettre au township un titre satisfaisant du nouveau chemin. (Dossier n° 9437.560.)

L'affaire est référée au bureau de l'ingénieur en chef pour être discutée avec l'ingénieur de la compagnie de chemin de fer. La compagnie devra soumettre à la Commission un projet de titre du nouveau chemin projeté.

5406. Plainte du capitaine Edward Elliott, propriétaire du lot 4, bloc E.E., dans le quartier est de la ville de Lindsay, Ont., contre la fermeture, par la *Georgian Bay and Seabord Air Line Railway Company* (Pacifique-Canadien) de l'extrémité nord de la rue Caroline, dans la ville de Lindsay, Ont. (Dossier n° 2100.10.)

Plainte renvoyée sans préjudice à la faculté du greffier de la ville de faire une autre demande pour un croisement au-dessus de la voie ferrée. Voir ordonnance n° 23,506.

5407. Plainte de la *Ontario Commercial Travellers' Association,* de London, Ontario, contre la réduction, par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, du service de trains, et demande pour le rétablissement de l'ancien horaire de cette compagnie pour le convoi quittant London à 6 heures de l'avant-midi, ainsi que pour le convoi quittant London à 10 heures de l'avant-midi, arrivant à Stratford pour faire le raccordement avec Port-Dover, lequel convoi se dirigeait autrefois vers le nord à Owen-Sound. (Dossier n° 25447.)

Reférée au chef de l'exploitation de la Commission pour qu'il fasse rapport.

5408. Demande de la commission des chemins de fer de London, de London, Ont., accordant à la *London and Port Stanley Railway Company* le droit de faire fonctionner ses wagons, et ses convois, mus par énergie électrique sur la voie de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à London, Ont. (Dossier n° 25649.)

Ordonnance autorisant la réquérante à prendre possession du terrain appartenant à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, tel qu'établi dans l'ordonnance; autorisant aussi la requérante à construire ses voies et à ériger des poteaux le long de la rue Bathurst dans la cité de London. Voir ordonnance n° 23753.

5409. Demande de la *Graham Company, Ltd.,* de Belleville, Ont., pour les taux de 5ème classe sur les légumes évaporés ou séchés, par chargements de wagons, aux ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique, pour l'exportation. (Dossier n° 19367·43.)

Pas d'ordonnance. Pour être décidée conjointement avec la cause des taux de l'Est.

5410 et 5411. Demande de G. T. Clarkson, syndic des créanciers de *Lloyd & Sons, Limited,* de la ville de Trenton, Ont., pour une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission, n° 21971, au sujet de l'affaire du C.L.O. & W. Ry., et l'expropriation des certaines propriétés sur les lots 3, 4 et 5, rue Ontario, et partie du lot 1A, concession 1, township de Murray, le tout dans la ville de Trenton, Ont. (Dossier n° 3701·347.)

Ordonnance renvoyant la demande pour restreindre le droit d'expropriation; stipulation à l'effet que l'arbitrage en cours pour déterminer le dédommagement à payer pour l'appropriation du terrain des réquérants et pour dommages, soit continué à titre d'arbitrage aux termes de la loi des chemins de fer, sujette aux dispositions énoncées par l'ordonnance. Voir ordonnance, n° 23504.

5412. Plainte de F. A. Fish, de Toronto, Ont., vu que pour le charbon de la frontière Niagara, expédié à Toronto pour prolongement de parcours et qui est transféré dans les mêmes wagons pour des destinations le long du Canadian-Northern, payant aux taux des tarifs publiés de chaque compagnie, le Canadian-Northern exige illégalement un taux "diversion" de $3 par wagon à Toronto. (Dossier n° 24607.)

La commission décide qu'elle n'a pas juridiction pour ordonner un remboursement.

5413. Demande de J. H. Jones, de Toronto, Ont., en vertu de l'article 317, pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et à Walter Mann, de la cité de Toronto, de fournir au réquérant des facilités raisonnables pour le

trafic de réception et de livraison sur la voie de garage particulière de la rue Bloor ouest, et pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et à Walter Mann de payer des dommages au réquérant pour s'être abstenu de lui fournir ces facilités. (Dossier n° 25554.)

Ordonnance enjoignant au réquérant de payer à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc le loyer de la voie de chargement pour les trois dernières années et demie. La compagnie devra reprendre le service immédiatement. Voir ordonnance n° 23503.

5414. Plainte de *Christie, Henderson & Company,* de Toronto, Ont., à l'effet que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc refuse d'accorder une compensation pour 296 portes fournies pour des wagons de chaux expédiés de Galt, Ont. (Dossier n° 25541.)

Ordonnance renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 25541.

5415. Demande de la corporation de la cité de Toronto, Ont., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de Téléphone Bell du Canada de déposer à la Commission les tarifs de taux, appliquant au territoire annexé dernièrement à cette partie de la cité de Toronto-Nord les mêmes taux qu'elle exige maintenant dans les limites de l'échange de Toronto pour le service d'échange de Toronto; lesdits tarifs devant entrer en vigueur à la date que fixera cette ordonnance et enjoignant à la compagnie de n'exiger que ces taux après ladite date. (Dossier n° 3574-14.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de téléphone Bell de déposer à la Commission des tarifs de taux de communications, appliquant au territoire annexé dernièrement à cette partie de la cité comme autrefois sous le nom de Toronto-Nord, les mêmes taux que ceux qu'elle exige maintenant dans les limites de l'échange Toronto de la compagnie pour les services d'échange de Toronto, ce tarif devant entrer en vigueur le 1er janvier 1916. Voir ordonnance 23497.

5416. Demande de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance modifiant l'ordonnance de la commission n° 22691 relativement à l'étude de la question du passage à niveau, par la voie de la compagnie réquérante, de la rue Yonge, North-Toronto, Ont., de manière à stipuler que l'approche du passage souterrain sur le côté de la direction sud, aura une pente de 5 pour 100 au lieu de deux et demi pour cent comme l'indique le plan dont il est question au paragraphe 1 de ladite ordonnance. (Dossier n° 9437-153.)

Ordonnance renvoyant la demande. Voir ordonnance n° 23508.

5417. Demande du conseil exécutif de la *Toronto Civic Guild* pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien de fournir à la cité de Toronto des détails sur le tracé de la voie et des rampes qui seront adoptés dans l'exécution des nouveaux travaux de chemin de fer à l'est de la rue Yonge, notamment aux croisements des avenues Maclennan, Sight-Hill et Summerhill. (Dossier n° 12021.70.)

Jugement réservé.

5418. Demande de la corporation de la cité de Toronto, Ont., en vertu des articles 237 et 257, pour l'approbation du plan indiquant la construction d'un passage inférieur sous la voie de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc au prolongement projeté de l'avenue Wilton pour faire un raccordement avec l'avenue Dickens, Toronto, Ont. (Dossier n° 25450.)

Ordonnace rendue accordant la demande sujette aux conditions énoncées dans l'ordonnance; 20 pour 100 des frais de construction du passage souterrain ne dépassant pas $5,000, devant être pris à même la Caisse des passages à niveau de chemins de fer; $10,000 devant être payés par la compagnie du Grand-Tronc et le solde du coût devant être à la charge de la réquérante. Voir ordonnance 23505

5419. Demande de la cité de Toronto, Ont., pour l'approbation de plans de reconstruction du pont de la rue Bathurst au-dessous de l'emplacement de la voie de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et de la *Toronto Terminals Railway*

Company, comme l'indiquent les plans de profil déposés à la Commission, et concernant les frais de cette reconstruction. (Dossier n° 25406.)

Rayée du rôle avec permission à la réquérante de l'y faire porter de nouveau après avis.

5420. Demande de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour une modification à l'ordonnance n° 10782, ladite modification devant stipuler le partage de la responsabilité pour les accidents dus à la négligence des garde-barrières au passage à niveau de l'avenue Royce, Toronto, Ont. (Dossier n° 9437.149.)

Jugement réservé.

5421. Mise à l'étude de la responsabilité pour les accidents dus à la négligence des signaleurs au croisement oblique. (Dossier n° 15499.135.)

Rayée du rôle. Les compagnies de chemin de fer sont libres de ramener la question sur le tapis en tout temps.

5422. Demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour une ordonnance, dans la cause de séparation de la rampe de North-Toronto, enjoignant aux parties qui, en vertu du jugement de la Commission, sont tenues de contribuer aux frais des travaux, de payer au Pacifique-Canadien, leur propre part de la dépense encourrue jusqu'à présent après réception des comptes dûment certifiées, ces parties devant dorénovant payer de temps à autre leur propre part de ces travaux y compris les dommages causés aux terrains, et ce sur réception d'estimés intérimaires indiquant la somme dépensée pour ces travaux jusqu'à ce qu'ils soient terminés. (Dossier n° 9437.153.)

Ordonnance rendue modifiant l'ordonnance n° 22691, en date du 9 octobre 1914, pour décréter que l'approche du passage souterrain de la rue Yonge, Toronto-nord, du côté dans la direction sud, aura une pente de 5 pour 100. Voir ordonnance n° 23596.

ANNEXE C.

DEMANDE DE LA FOOTHILL GRAVEL COMPANY, LIMITED, POUR UNE ORDONNANCE DIMINUANT LES TAUX, DE FOOTHILL À TORONTO, SUR LE SABLE DE MOULAGE, SUR LES LIGNES DE LA NIAGARA, ST. CATHERINES AND TORONTO RAILWAY COMPANY ET DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Jugement de M. le commissaire McLean, 9 février 1014.

On se plaint que le taux de $1 la tonne sur le sable de moulage expédié de Foothill à Toronto, lequel a été en vigueur depuis le 1er juillet 1912, est déraisonnable; et l'on insiste pour que le taux de 90 cents par tonne, lequel taux avait été en vigueur antérieurement à la date en question, soit rétabli.

Le mouvement, à partir de Foothill jusqu'à Toronto, se fait sur deux lignes, et le parcours total est de 18 milles, dont 13 milles sur la ligne de la *Niagara, St. Catherines and Toronto Railway Company,* de Foothill à St. Catherines, et le reste du parcours se fait sur la ligne de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. Les témoignages entendus quant à la valeur de l'article sont contradictoires. L'avocat des réquérants dit que ce sable de moulage vaut 75 cents la tonne, livré à bord. On dit aussi qu'il vaut 90 cents. Après enquête il a été établi que le sable de moulage employé à Ottawa par diverses compagnies, vient des endroits suivants: Albany, Cedar-Hill, Mechanicsville et South-Amboy, N.-Y., ce sable se vendant 90 cents livré à bord à New-York. Le sable est un article de peu de valeur en quantité relativement considérable. Par conséquent il ne saurait supporter une aussi large part de frais généraux que d'autres articles de plus grande valeur.

En même temps, il faut tenir compte de la nature du service rendu par le chemin de fer, car de l'allégation qu'un article ne peut être vendu sur le marché avec un bénéfice, au taux actuel dans le cas où cette prétention serait jugée justifiable, on ne doit pas nécessairement conclure que le taux est déraisonnable. Qu'un article puisse être vendu avec ou sans bénéfice est chose qui peut fort bien dépendre de circonstances entièrement hors du contrôle du chemin de fer. L'obligation de la compagnie de chemin de fer porte sur la nature raisonnable des taux exigés pour le service qu'elle rend.

Toronto est un centre qui consomme une quantité fort considérable de sable de moulage. Au cours de l'année terminée le 31 décembre 1912, on a expédié à Toronto 6,020 tonnes de sable de moulage venant des endroits suivants: Stamford, St. Catherines, Copetown, Hamilton, Stony-Creek et Winona. Les taux varient de 70 cents par tonne dans le cas du parcours de 39 milles de Hamilton, à $1 pour le transport de 95 milles de Stamford. Stamford est le centre d'expédition le plus important de cette liste, étant donné qu'il a fourni 3,400 tonnes sur le total, ou environ 55 pour 100. Le centre le plus important qui vient ensuite est St. Catherines, qui se trouve à 65 milles de Toronto et paie un taux de 90 cents par tonne. Ce centre a fourni 915 tonnes. Les expéditions de Foothill se sont totalisées à 86 tonnes.

Les taux sur le sable expédié à Toronto des endroits mentionnés au paragraphe précédent sont basés sur la concurrence des expéditions de cette article provenant de diverses sources sur un marché commun. Dans la détermination des taux sur le sable de moulage, on se sert d'une base spéciale de tarif. L'article est un article de la dixième classe, mais il y est prévu à des taux moins élevés, comme, par exemple, dans le tarif du Grand-Tronc, C.R.C. E-2552, lequel donne des taux sur les matériaux de construction et le sable de moulage est compris dans ce groupe. Pour un par-

cours de 80 milles, le tarif du parcours en milles et la base spéciale et de concurrence d'après le tarif du Grand-Tronc sus mentionné donnent le résultat suivant:—

	Par tonne.
Tarif de parcours local en milles..	$2 00
Tarif spécial et de commerce de parcours en milles..	1 30

Le taux exigé pour le même parcours en milles, à partir de Foothill est de $1 par tonne.

Pour la détermination des taux pour expédition du district de Niagara, on a fait le groupement des taux, se servant de St.-Catherines comme point de base. Pour le calcul des taux, à partir de Foothill, l'usage suivi pour les tarifs est de fixer le taux de Foothill à 10 cents plus haut que les taux de St.-Catharines, lorsque ces derniers sont au-dessous de $1; mais lorsque les taux de St.-Catharine sont de $1 ou plus par tonne le taux de $1 s'applique aux deux endroits. On donne pour raison de ce mode de tarification que, sur un taux de 90 cents, le second voiturier serait obligé de faire une trop grande diminution de son propre partage du taux, afin d'accorder à la *Niagara, St.-Catharines and Toronto Railway Company* la part demandée pour ce taux.

Alors que Foothill a un transport sur deux lignes à Toronto, le sable peut-être transporté de Stamford non seulement sur deux lignes mais aussi sur trois lignes. On peut se servir d'une route de 80 milles, dont 3 milles se trouvent sur le Michigan Central, le reste du parcours se faisant par voie du Grand-Tronc. Le parcours sur trois lignes se répartit comme suit:—

De Stamford à Welland, par le M.C.R...	17 milles.
De Welland à Hamilton, par le T. H. & B..	38 "
De Hamilton à Toronto, par le Pacifique-Canadian..	40 "

Le trajet ainsi parcouru est de 17 milles plus long que la distance à partir de Foothill alors que le taux est le même. Toutefois, le transport par trois lignes de Stamford est maintenu au même taux par le mouvement de 80 milles sur le parcours en deux lignes. Alors que le *Michigan Central* peut préférer le transport par trois lignes au transport par deux lignes, étant donné que dans ce dernier cas il ne recevrait que le taux porté au tarif de l'aiguillage général, la distance parcourue sur ses propres lignes n'atteignant pas trois milles, il est évident que le nombre de milles du transport par deux lignes empêche l'augmentation du taux pour le plus long transport sur trois lignes. Le taux du transport par une seule ligne du Grand-Tronc sur le sable de moulage, de St.-Catharines à Berlin, une distance de 91 milles, est de $1.10. De plus, le taux de transport par une seule ligne du Grand-Tronc, de Hamilton à London, une distance de 76 milles, est de $1. Il a été admis que, dans certaines limites, on peut exiger pour un transport sur deux lignes ou sur trois lignes un taux plus élevé que celui du transport par une seule ligne pour la même distance Dans le cas qui nous occupe, le taux du transport sur deux lignes est le même que celui du transport sur une seule ligne.

Du taux de $1 à partir de Foothill, le Grand-Tronc reçoit 78 cents pour une distance de 65 milles. De Hamilton à Elora, une distance de 60 milles, la même compagnie reçoit 90 cents sur le sable de moulage. La part du taux que reçoit le Grand-Tronc pour cette partie du transport sur deux lignes ne semble pas être exagérée si l'on tient compte de ce qu'il reçoit pour le transport sur une seule ligne dans des circonstances substantiellement identiques.

Reste ensuite à prendre en considération la partie du transport sur la ligne du *Niagara, St.-Catharines and Toronto Railway.* Pour cette courte distance de 13 milles, la dépense de tête de ligne joue dans la détermination du taux un rôle plus important que si la distance à parcourir était plus longue. Il faut nécessairement qu'il en soit ainsi puisque, la dépense de tête de ligne étant déterminée, plus la distance sur laquelle il doit être répartie est courte plus elle influe sur le taux total. Dans son ordonnance sur l'aiguillage général la Commission a reconnu comme rai-

sonnable une taxe d'un pour cent par 100 livres pour un transport de 4 milles. Un chargement de wagon de ce sable de moulage est d'environ trente tonnes, ce qui ferait un taux de $6 pour quatre milles. Si le taux de $20 par tonne pour le transport de quatre milles est raisonnable, il semblerait que, tout en ne prenant pas le taux de l'entre-aiguillage comme représentant nécessairement la longueur du parcours sur la ligne, le taux de 22 cents par tonne pour un transport de 13 milles, n'est pas excessif. Je n'ai pu me procurer un taux de transport sur une seule ligne qui puisse se comparer à la division de taux du *Niagara, St.-Catharines and Toronto.* Dans le cours normal des choses un taux d'entier parcours devrait être moins élevé que la totalité des taux locaux. Pour le taux local ou d'une seule ligne, il y a deux têtes de lignes. Pour le taux d'entier parcours, composé du taux de transport sur au delà de deux lignes, il n'y a qu'une seule dépense de tête de ligne dans chaque division du taux. Toutefois, ne perdant pas ce détail de vue, la différence entre le taux local et la division du taux d'entier parcours, le taux local n'est pas sans intérêt pour les fins de la comparaison. Entre Copetown et Paris, une distance de 18 milles, le taux de transport sur une seule ligne du Grand-Tronc est de 60 cents par tonne sur le sable de moulage. Lors de la plainte de la *Clifton Sand, Gravel and Construction Company,* dossier 18265, la Commission avait à traiter des plaintes contre les divers taux locaux pour le transport du sable et du gravier à partir de Stamford. La Commission décida, pour mentionner un des points, que le taux de 30 cents par tonne à partir de Stamford jusqu'à Welland, une distance de 16.4 milles, n'était pas excessif. Il s'agissait du transport sur une seule ligne.

Après un examen approfondi de la situation il ne me semble pas que les divisions du taux d'entier parcours à partir de Foothill soient déraisonnables, et par conséquent il s'ensuit que le taux d'entier parcours lui-même n'est pas excessif.

Monsieur le commissaire en chef Drayton partage le même avis.

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

(NOTE.—Le jugement, dans cette cause, n'a été rendu que le 25 juillet 1914.)

LA PORT HOPE TELEPHONE COMPANY, LIMITED, S'ADRESSE À LA COMMISSION, EN VERTU DE LOI POUR MODIFIER LA LOI DES CHEMINS DE FERS, 7-8, ÉD. VII, CHAP. 61, ART. 4, ET AUTRES ARTICLES, POUR UNE DÉCISION ÉTABLISSANT QUE LA COMPAGNIE REQUÉRANTE N'EST PAS UNE COMPAGNIE DE COMMERCE EN CONCURRENCE AVEC LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA, LIMITÉE, ET POUR UNE ORDONNANCE PRESCRIVANT LE RACCORDEMENT DES LIGNES DES DEUX COMPAGNIES POUR L'ÉCHANGE DES COMMUNICATIONS ENTRE LES DEUX COMPAGNIES À LA VILLE DE BOWMANVILLE, OU, DANS LE CAS OÙ LA COMMISSION DÉCIDERAIT QUE LA PORT HOPE TELEPHONE COMPANY, LIMITED, EST UN RÉSEAU FONCTIONNANT EN PARTIE OU PARTIES DE CONCURRENCE AVEC LADITE COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA, LIMITÉE, ET NE FONCTIONNANT PAS EN PARTIE OU PARTIES DE CONCURRENCE AVEC LADITE COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA, LIMITÉE, POUR UNE DÉCLARATION À CETTE EFFET, ET POUR UNE ORDONNANCE PRESCRIVANT AUXDITES DEUX COMPAGNIES DE RACCORDER LEURS LIGNES À LADITE VILLE DE BOWMANVILLE, ONT., POUR L'ÉCHANGE DES COMMUNICATIONS ENTRE CES PARTIES DE LEURS DITES LIGNES QUE L'ON CONSTATERA NE PAS ÊTRE DE CONCURRENCE L'UNE AVEC L'AUTRE.

Jugement de monsieur le commissaire McLean, 30 mars 1914.

Il n'est pas nécessaire d'examiner le bon droit de cette demande, à moins que la Commission n'ait juridiction.

Au 7-8, Edouard VII, chapître 61, la juridiction de la Commission en ce qui concerne les téléphones se trouve définie. La juridiction autorisée suit d'une manière générale celle qui est concédée pour les chemins de fer. Cependant, il est admis que, par l'élimination de certains articles de la loi des Chemins de fer, les dispositions de la loi des chemins de fer applicables dans leur ensemble aux téléphones. Le fait qu'il n'y pas similarité absolue dans la situation qui caractérise le service des chemins de fer et le service des téléphones ressort davantage à l'article 5 du 7-8 Edouard VII, chapître 61, lequel, après avoir énoncé certains articles de la loi des chemins de fer

qui ne s'appliquent pas aux téléphones, continue en disant que, sujettes à ces exceptions—

> "Les différentes dispositions de la Loi des chemins de fer............. en tant qu'elles sont raisonnablement applicables et ne sont pas incompatibles avec la présente partie ou avec la loi spécifiant, s'appliquent à la juridiction de la Commission..............."

Un examen de la portée de la juridiction, telle que l'établit l'article, démontre que cette juridiction est avant tout une juridiction quant aux taux qui est accordée ici à la Commission. Continuant notre analyse, nous découvrons d'autres restrictions. La juridiction ainsi définie doit—

> "s'appliquer en termes généraux aux compagnies qui tombent sous l'effet de la présente partie."

Le paragraphe (*b*) de la clause d'interprétation de cette loi dit:

> "Compagnie...........signifie...........compagnies de téléphone et toute compagnie et personne, ayant, sous l'autorité législative du parlement du Canada, le pouvoir de construire un...........réseau ou une ligne de téléphone et d'exiger...........des taxes de téléphone."

Il appert donc que les dispositions de la Loi des chemins de fer ne sont applicables, en tant qu'il s'agit de compagnies, qu'aux compagnies sous l'autorité législative du parlement du Canada. Il s'ensuit, par conséquent, qu'une compagnie de téléphone qui n'est pas sous cette autorité, ne peut invoquer l'autorité de la Commission relativement à une prétention d'injustice de la part d'une compagnie de téléphone sous la juridiction de la Commission. Ce qui veut dire, que la compagnie Bell peut passer contrat avec une compagnie à charte provinciale alors qu'elle peut refuser de passer contrat avec une autre compagnie que l'on prétend être dans une situation identique.

On en est venu à préparer une formule de convention, formule dont on peut se servir, pour les compagnies "non en concurrence". En même temps il convient de faire observer que nulle part, dans la Loi des chemins de fer, se rencontre une définition d'une compagnie concurrente en tant qu'il est question d'une compagnie de téléphone. Il est vrai que dans la décision de la Commission accordant, sur certaines conditions, le raccordement à certaines compagnies "concurrentes", on se sert du mot "concurrence":

> "Un des points en litige et qui présente la plus grande difficulté dans l'étude de cette question est l'attitude adoptée par la compagnie de téléphone Bell qui refuse de passer aucun contrat avec une compagnie locale, lorsque cette compagnie est en concurrence avec la compagnie Bell."

A en juger par le contexte, le mot "concurrence" employé dans le jugement équivaut à "duplication". Au cours de l'audition, la discussion suivante s'engagea:—

> "L'hon. M. Mabee: Nous n'avons jamais douté, M. Sylvan, de l'absurdité de réseaux doubles. Ce n'est pas exactement de la concurrence.
> R. Ce n'est pas de la concurrence."

Le mot "concurrence" dont on se sert dans le jugement semble avoir été employé dans un sens de description et non de définition. Les mots "concurrentes" et "non concurrentes" appliqués à des compagnies de téléphone, ne sont pas des mots d'une précision légale. Tel que les choses me semblent être, ils ont été amenés devant la Commission comme conséquence de la méthode d'affaires poursuivie par le compagnie Bell. En réalité, ils servent à établir la distinction entre deux classes de compagnies

—les compagnies avec lesquelles la compagnie Bell a passé des contrats, et les compagnies avec lesquelles elle n'en a pas passé; et alors que la compagnie Bell peut avoir fait une distinction basée en pratique sur l'idée de concurrence—peu importe la définition qu'elle donne à ce mot—il ne s'ensuit pas que ce soit la seule raison qui motive le refus de la compagnie de passer un contrat. Assurément la loi ne restreint en rien sa discrétion à ce point de vue.

Aux termes des paragraphes 5 et 6 de l'article 4 de la loi de 1908, déjà citée, la Commission a le pouvoir d'enjoindre à une compagnie, sujette à sa juridiction, de fournir à une autre compagnie, qu'elle soit sujette à sa juridiction ou autrement, l'usage de son réseau de longue distance à telles conditions de compensation que la Commission juge justes et à propos. Il n'incombe pas à la Commission, en tant qu'il s'agit de ces paragraphes, de savoir comment, antérieurement à la demande qui lui en est faite, la compagnie Bell peut user de sa discrétion relativement à une convention. La condition suspensive de la demande que l'on est à étudier et l'attitude prise par la Commission en vertu de ces paragraphes reposent sur l'incapacité de la requérante d'en arriver à une entente, au sujet du raccordement de longue distance, avec la compagnie possédant, contrôlant ou exploitant le réseau de longue distance.

La juridiction de la Commission consiste à rendre une ordonnance sur les conditons, et non pas à rendre une ordonnance déclarative quant à la situation existante.

Rapport au 17 *Can. Ry. Cas.* 343. Le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve partagent le même avis.

REQUÊTE DE LA IMPERIAL OIL COMPANY POUR UNE ORDONNANCE PRESCRIVANT LA DIMINUTION SUR LE TAUX DE TRANSPORT PAR LE SERVICE DES MARCHANDISES DU PÉTROLE ET DES PRODUITS DE PÉTROLE, PAR CHARGEMENTS DE WAGONS, À PARTIR DE VANCOUVER, JUSQU'AUX GARES D'ALBERTA.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 7 avril 1915:

Jusqu'à présent il n'a pas été du tout prouvé qu'il y eut matière à intervention de la part de la Commission. Le cas, comme il s'est présenté à l'audience, a démontré que toutes les difficultés dont se plaignent les requérants proviennent de la situation géographique et de la concurrence commerciale. Un cas identique est celui de la *Canadian Oil* dont le rapport se trouve XII C.R.C. 350. Les requérants ont demandé du délai pour examiner la situation, le statut et la portée de cette autorité. En conséquence il ne sera pas rendu d'ordonnance et, l'on ne fera rien à moins que les requérants ne se mettent de nouveau en communication avec la Commission.

Le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve partagent le même avis.

DEMANDE DE LA S. A. HAMILTON CO., LIMITED, DE MOOSEJAW, SASK., POUR UN TRONÇON CONDUISANT AU LOT 1-12, PRAIRIE-HEIGHTS, SASK., SUR LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR LE SERVICE DES PARCS À BOIS ET À HOUILLE.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 8 avril 1914.

Cette cause a été entendue pour la première fois à Moosejaw le 3 novembre dernier, alors qu'après discussion on a décrété qu'une ordonnance serait rendue en vertu de l'article 226 de la Loi. Les détails de génie devant la Commission étant insuffisants, l'affaire a été référée à M. Drury pour examen. Depuis, ce dernier a fait son rapport et la compagnie de chemin de fer a été avisée que le tronçon devrait êtré construit de la manière prescrite.

La compagnie a depuis soumis aux requérants une convention, laquelle comporterait la construction du tronçon sans qu'une ordonnance soit nécessaire. Cette entente était tout à fait satisfaisante aux requérants, sauf en ce qu'il s'agit de la disposition suivante:

> " Et de même façon versera à la compagnie de chemin de fer tous les frais et dépenses que la compagnie de chemin de fer pourrait encourir en raison ou

à la suite de toute ordonnance ou prescription de la Commission faite jusqu'à présent ou ci-après, relativement à la dite voie de garage ou l'affectant en quelque manière que ce soit."

Les requérants font opposition à cette clause.

Je suis d'avis que les dépenses que l'on pourrait prescrire peuvent très bien être de nature et pour une fin qui serait tout à fait mal à propos d'imposer la responsabilité aux requérants, et que toute la question devrait être laissée à la discrétion de la Commission; c'est-à-dire non seulement en ce qu'il s'agit de travaux ou de procédés de nature à entraîner des dépenses à l'avenir, mais encore quant à la répartition des frais qui en résulteraient.

On peut construire le tronçon en rayant la clause actuellement sous discussion, ou en vertu d'une ordonnance formelle stipulant la construction du tronçon sous l'autorité de l'article 226; et l'on devra aviser immédiatement les parties de la répartition que la Commission a faite en l'espèce, et ces parties devront choisir à une date rapprochée.

Le commissaire McLean partage cet avis.

Ordonnance rendue autorisant la construction en vertu de l'article 226 de la loi.

LA CITÉ DE FORT-WILLIAM, CONTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 8 avril 1914.

La cité de Fort-William s'est plainte que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien avait enlevé les rails du chemin de fer urbain de la ville où ses voies interceptent un tronçon autorisé que doit construire le Pacifique-Canadien jusqu'au terrain des *Starch Works*, sur la rue Sixth, Fort-William.

Il appert que la municipalité et la compagnie de chemin de fer ont passé un contrat qui porte la date du 14 décembre 1908; que, aux termes de cette convention, on doit construire un pont qui suffirait non seulement à un chemin de fer, mais à un tramway urbain et au trafic général, reliant Fort-William à l'île n° 2, au choix de la compagnie. Apparemment on a construit un pont jusqu'à l'île n° 2 et la compagnie de chemin de fer doit fournir les accès à ce pont pour le chemin de fer urbain et le trafic des voitures.

La ville prétend que le pont que la compagnie a décidé de construire doit être placé à l'endroit où elle a posé sa voie de tramways dont le service a été depuis cette date fort intercepté. La compagnie prétend que le terrain en question lui appartient; de l'autre côté la ville dit que c'est là le seul endroit où l'on puisse pratiquer une des approches nécessaires, et que la compagnie est fort en faute par le fait qu'elle n'a pas transféré l'approche à la municipalité. Par contre, la compagnie dit qu'elle ne sait pas encore si l'approche sera placée à cet endroit, et qu'on n'a pas encore décidé où se fera cette approche.

La cause a été entendue au mois de novembre dernier. Il serait maintenant grand temps pour la compagnie de décider si cet endroit doit être adopté comme approche de la ville.

La Commission n'a rien à voir dans l'exécution du contrat, et, de fait, elle n'a rien devant elle qui soit de nature à lui indiquer l'endroit où cette approche devrait être placée et quel genre d'approche l'on doit installer. Les deux parties intéressées semblent avoir ou agi avec irrégularité ou être en faute. La ville a posé ses rails de tramways sans permission sur un terrain qui apparamment appartient encore à la compagnie de chemin de fer, et la compagnie est certes en faute au sujet de l'approche de la route publique qu'elle a sous contrat promis de construire au pont.

La cause semble se résumer à l'heure actuelle à un point où il s'agit de savoir laquelle des deux parties a le plus le droit d'invoquer le rang d'ancienneté—le service d'embranchement du chemin de fer Canadien-Pacifique ou la voie des tramways de la ville. C'est là une question que la Commission peut étudier au point de vue du

mérite et indépendamment de tout point de droit émanant du contrat; et, dans ces circonstances, je suis d'avis qu'on ne devrait accorder le droit d'ancienneté à aucune des parties, et le croisement nécessaire ou traversée de voie devrait être aux frais égaux des deux parties. La cause est réellement de peu d'importance. Il n'est pas besoin dans ce cas d'en appeller à la Commission pour protection, et le coût de ce croisement n'excédera probablement pas la somme de $200. Dans le cas où l'emplacement de l'approche ait été décidé, la ville devrait avoir le droit de poser ses rails à travers la voie dite embranchement du Pacifique-Canadien,—le coût devant être partagé également entre les deux parties intéressées.

Le commissaire Mills partage cet avis.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE TORONTO ET DE LA COMPAGNIE LEAK LIMITED, DE TORONTO, AU SUJET DU REFUS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC D'ACCEPTER DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN-ONTARIO DES WAGONS CHARGÉS DE MARCHANDISES ET QUI NÉCESSITENT UNE VOIE SPÉCIALE POUR LIVRAISON PAR VOITURE À TORONTO.

RE ORDONNANCE GÉNÉRALE DE LA COMMISSION AU SUJET D'AIGUILLAGE.

Jugement du Commissaire en chef DRAYTON, le 8 avril 1914.

La Commission a exigé que les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc de donner, à sa séance du 7 avril, les raisons pour lesquelles les stipulations de l'ordonnance générale de la Commission touchant l'aiguillage ne seraient pas modifiées de manière à inclure le service des voies spéciales pour livraison avec voitures.

La Commission a pris cette cause en mains comme résultat de l'émission de la circulaire O.D.N.O. 954, par la compagnie du Canadien-Pacifique aux agents et aux expéditeurs, et qui se lit partiellement comme suit:—

> "Il a été de pratique dans le passé à Toronto, et dans quelques cas seulement, de faire circuler sur voies de garage des wagons à partir des lignes de raccordement jusqu'aux voies voiturières pour livraison. Mise à effet le 1er avril, cette pratique sera discontinuée. Ceci n'affecte pas l'aiguillage des wagons sur voie de garage privées en vertu des stipulations de notre tarif N.O.E. 262".

La question d'aiguillage et de garage a été laissée en suspens depuis longtemps. L'ordonnance générale de la Commission au sujet de l'aiguillage a été émise le 8 juillet 1908; cette ordonnance ayant été émise par la Commission alors qu'elle se composait de l'ex-commissaire en chef, l'honorable M. Mabee, l'honorable M. Bernier et le commissaire Mills. Antérieurement à l'émission de cette ordonnance, les compagnies de chemins de fer en certains endroits faisaient de cette question d'aiguillage une affaire d'entente ou encore d'accommodation mutuelle, et à London, Lindsay, New-Westminster et Rossland on la considérait comme une ordonnance émanant de la Commission.

Les expéditeurs prétendent que les compagnies de chemins de fer interprétaient d'abord cette ordonnance comme s'étendant au mouvement des wagons non seulement à des voies de garage privées mais aussi à des voies voiturières pour livraison, et probablement pour cette raison le Pacifique-Canadien demanda à la Commission de reprendre la cause touchant l'aiguillage qui avait été plaidée à London. Cette requête fut étudiée à Toronto en janvier 1909, et demandait qu'une ordonnance soit émise pour rescinder l'ordonnance émise à London fixant les taux d'échange et de l'aiguillage des wagons sur l'embranchement de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada qui fait le raccordement des voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à London.

L'honorable M. MABEE, dans son jugement rendu le 27 novembre 1911, dit:—

"Le motif sur lequel la demande est basée est que, le 8 juillet 1908, la Commission, par son ordonnance générale d'aiguillage, a établi certains taux pour entre-aiguillage en certaines limites. Les droits qui seraient payables au Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien pour entre-aiguillage à London seraient moindres en vertu de l'ordonnance générale qu'en vertu de l'ordonnance spéciale du 25 juillet 1905.

"Dès le principe, on peut dire que, lors de l'enquête qui avait donné lieu à l'ordonnance générale, la situation de London n'était pas présente à mon esprit, et l'intention n'était pas que l'ordonnance générale viendrait à l'encontre de l'ordonnance ayant trait à l'entre-aiguillage. C'est ainsi que les compagnies ont considéré la chose. De là, cette demande pour rescision de l'ordonnance de London, qui laisserait l'ordonnance générale applicable".

La requête fut refusée pour la raison que le Pacifique-Canadien, en vertu des stipulations de l'ordonnance de London, jouissait des droits plus grands que ceux accordés par l'ordonnance générale, et l'ordonnance de London plaçait à la disposition de la compagnie du Pacifique-Canadien toutes les voies du Grand-Tronc à London à l'exception des voies conduisant aux remises. La seule différence de facilités accordées entre les deux ordonnances étaient cette facilité de voies voiturières. En conséquence, et dans l'opinion de l'ex-commissaire en chef, l'ordonnance générale ne s'étendait pas aux voies voiturières. Le commissaire Mills partagea cet avis; M. Mills avait contribué à la préparation de l'ordonnance originale.

Une autre vue de cette ordonnance fut prise le 3 février 1912 à l'effet que l'ordonnance touchant l'aiguillage ne traitait que des taux exigés, et ne prétendait pas d'obliger une compagnie de chemin de fer à accorder à une autre compagnie le contrôle absolu de ces têtes de ligne. Nonobstant les vues prises dans le passé à ce sujet, les compagnies de chemin de fer, tel que le démontre la circulaire émise par la compagnie du Pacifique-Canadien et dont il est fait mention plus haut, ont continué, au moins en partie, à comprendre dans la question de l'aiguillage la livraison sur voies voiturières. Il n'y a pas de doute que les voies voiturières constituent, comme l'a constaté la Commission, les têtes de ligne des compagnies respectives, et il serait sage de la part de la Commission de ne pas permettre à aucune compagnie de continuer son trafic en faisant usage des têtes de ligne d'une autre compagnie, et que, si l'on adhère à ce principe, le commerce en général en souffrirait énormément, étant donné qu'aucune compagnie ne tirerait davantage dans l'installation de têtes de ligne modernes en accordant aux expéditeurs un service pratique et rapide, si l'accommodation pourvue par ces têtes de ligne pouvait servir à aucune autre compagnie.

La question est trop vaste, à cause des jugements étudiés de la Commission, pour être poursuivie à l'heure actuelle.

Les compagnies reçurent l'ordre de fournir à la Commission tous les renseignements tels que le coût d'exploitation et l'effet d'une ordonnance qui s'étendrait aux voies voiturières aussi bien qu'aux voies de garage privées.

Malgré cette attitude, je suis d'avis que la circulaire émise par la compagnie du Pacifique-Canadien n'est pas effective. La compagnie du Pacifique-Canadien a émis son tarif n° E-2646 touchant les lignes à partir de Fort-William, Ont., et celles de l'est de cet endroit. C'est un tarif spécial de transport de marchandises qui comprend l'aiguillage local et général, qui s'étend également aux taux d'aiguillage dans le transport par wagons et qui s'applique aux gares comprises dans le parcours sous tarif incluant, entre autres, celle de Toronto. Le tarif indique que les marchandises en transport et soumises aux taux d'aiguillage ne seront pas déposées dans les remises à marchandises des dites compagnies, mais elles devront être enlevées directement pour livraison des wagons sur voies de garage ou voies voiturières publiques. Cet avis paraît sur le recto du tarif, et vu que les marchandises en voie de garage soumises

aux taux d'aiguillage comme dans l'aiguillage local, le dit avis s'étend aux deux genres d'aiguillage. L'article 1 traite de l'échelle des taux d'aiguillage local et l'article 2 traite des taux d'aiguillage général aux points de raccordement. Dans l'un ou l'autre cas les voies voiturières ne sont pas excluses.

A mon sens, en conséquence, la question de l'aiguillage est prévue par le tarif dûment émis et déposé à la Commission. Aux termes de la Loi, les compagnies ne peuvent pas empêcher le trafic qui leur est offert d'une manière régulière en vertu et d'après les stipulations de ces tarifs, comme je considère le cas des voies voiturières, jusqu'à ce qu'avis d'annulation ait été donné. Comme l'annulation de ces tarifs signifierait que le tarif se ferait à des taux plus élevés, le résultat est que l'annulation ne peut être effective que trente jours après la publication du dit tarif.

Le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire McLean partagent cet avis.

Ordonnance émise déclarant que le tarif que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc C.R.C. n° 2457 s'applique et comprend le tarif à elle prescrit par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario pour être livré sur les voies voiturières à Toronto; et obligeant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à accepter à l'avenir le trafic en wagons complets offert par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario pour être livré sur les voies voiturières à Toronto.

PASSAGE INFÉRIEUR AU-DESSOUS DU GRAND CHEMIN QUI CONSTITUE LA LIMITE NORD-OUEST DU VILLAGE DE STREETSVILLE SOUS LA VOIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement, commissaire en chef adjoint Scott, le 14 avril 1914.

Pendant plusieurs années, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a eu une voie simple traversant à niveau le grand chemin situé entre les lots 5 et 6 de la 5ème concession ouest, township de Toronto. La route publique est située partie dans le village de Streetsville et partie dans le township de Toronto. Il forme la limite nord-ouest du village. Au sujet de sa voie double de l'embranchement de London, la compagnie du chemin de fer a demandé à la Commission d'approuver la construction d'une seconde voie traversant un certain nombre de routes publiques dans le village de Streetsville. Par son ordonnance n° 20079, en date du 15 août dernier, la Commission a approuvé la construction de cette seconde voie au-dessus desdits grands chemins sur le consentement de la municipalité. Il avait été entendu, cependant, que la municipalité désirait une séparation de rampes sur la grand'route dont il s'agit. Après l'audition, à Toronto, le 26 janvier dernier, la commission a envoyé un de ses ingénieurs, M. Bélanger, pour faire rapport sur la practicabilité d'un passage inférieur au croisement de cette grand'route. Dans son rapport, en date du 21 février, M. Bélanger dit que le grand chemin se prête à la construction d'un passage inférieur, et recommande la construction de ce dernier. M. Bélanger fait remarquer de plus que le passage à niveau est dangereux, et que le trafic sur la grand' route et la voie ferrée est assez considérable.

Dans une lettre à la commission, M. W. E. Beatty, l'avocat général de la compagnie du chemin de fer, en date du 18 décembre dernier, dit:

> "Un état du trafic au-dessus du passage à niveau pendant les 24 heures commençant à 7 heures du matin le 9 décembre, donne le résultat suivant: 81 véhicules, 20 piétons, 80 convois et 33 mouvements de garage; et pour les 24 heures commençant à 7 heures de l'avant-midi le 10 décembre, 115 véhicules, 14 piétons, 57 convois et 11 mouvements de garage".

Cette grand' route est à quelques pieds seulement de la jonction de la voie principale de la subdivision London de la compagnie et de son embranchement Teeswater, et toute circulation sur l'une ou l'autre voie dans une direction sud-est doit passer au-dessus de cette grand' route. Le dernier plan que la compagnie de chemin de

fer a fourni à la commission indique quatre voies ferrées au-dessus dudit grand chemin.

Il me semble, dans les circonstances, que c'est un endroit où la commission doit ordonner un changement de la rampe. Le passage inférieur devait être établi à la hauteur intérieure réglementaire de 14 pieds, avec une travée libre de 20 pieds au-dessus de la chaussée de la route publique. Le passage souterrain devra être au niveau du grand chemin de manière à ce qu'il y ait une voie libre de chaque côté de la route publique. La nécessité de ce passage souterrain est surtout dû au trafic considérable sur la voie ferrée, comme le prouve le grand nombre de convois qui y passent à chaque vingt-quatre heures, d'après la lettre de M. Beatty et le désir exprimé de la compagnie de maintenir quatre voies au-dessus du grand chemin.

Bien que le village de Streetsville forme une municipalité distincte, il n'est pas encore en position de contribuer un tant soit peu à des travaux de ce genre. On me dit que la population de Streetsville est d'environ 585 âmes; et ce village est évalué à $300,500 seulement; mais il me semble que l'élimination du danger d'accidents à ce passage à niveau serait au profit des habitants de Streetsville et du township,

Vu toutes les circonstances mentionnées ci-dessus, je crois qu'il est juste de répartir le coût de ce passage souterrain de manière à ce que la caisse affectée aux traverses à niveaux en paie 20 pour cent, jusqu'à concurrence de $5,000, et que la balance soit payée comme suit:

> Cinq pour cent par le village de Streetsville, quinze pour cent par le township de Toronto, 80 pour cent par la compagnie du chemin de fer.

La chaussée qui pave le passage inférieur devra être entretenue par les autorités municipales, qui sont responsables des routes publiques; la compagnie du chemin de fer sera chargée de payer tous les autres frais d'entretien. La compagnie de chemin de fer devra soumettre des plans détaillés de la structure projetée pour être approuvée par un ingénieur de la commission dans les trente jours; et le passage souterrain devra être complété pour le 1er septembre prochain.

La municipalité intéressée doit sans doute savoir qu'une stipulation de la loi municipale d'Ontario lui permet de payer leur part de tous les travaux ordonnés par la commission au moyen de débentures à long terme, et que l'émission de ces débentures n'a pas besoin d'être spécialement autorisée par un acte de la législature ou par un vote des contribuables de la municipalité intéressée.

Le commissaire Mills approuve la décision.

PLAINTE TOUCHANT LE SERVICE DE CHEMIN DE FER QUE DONNE LA COMPAGNIE QUEBEC ORIENTAL RAILWAY, ENTRE MATAPÉDIA ET GASPÉ, P. Q.

Jugement rendu par M. le commissaire McLean, le 15 avril 1914:

Un certain nombre de plaintes ont été reçues au sujet du service de train entre Matapédia et Gaspé. Ces plaintes font ressortir en un langage très fort le fait que le service donné par ladite compagnie est excessivement négligeant et peu satisfaisant. Ces plaintes ont été exprimées non seulement par des individus mais encore dans des résolutions de la part de différentes municipalités. Ces plaintes étaient à l'effet que le service de transport des voyageurs sur cette ligne pendant l'hiver était très mauvais; on dit même que non seulement le service de transport des voyageurs est très peu satisfaisant mais que celui de la poste est tout à fait irrégulier.

Cette question a été amenée devant la commission au cours de l'hiver de 1913, à l'époque où le chemin de fer *Atlantic, Quebec & Western* en était à sa première saison d'exploitation sous la nouvelle direction. Sur enquête faite par les officiers de la commission on a constaté que le service était en effet très peu satisfaisant à cause des retards apportés dans le mouvement des trains, et on fit des ordonnances que l'on considérait de nature à améliorer la situation. Des plaintes furent de nouveau

reçues cette année au sujet de l'interruption du service pendant les mois d'hiver. Ces plaintes attaquaient surtout le service que comprend cette partie du réseau connue sous le nom de *Quebec Oriental Railway.* Les enquêtes faites par les officiers de la commission servent à démontrer qu'il existe un très mauvais service.

La plainte est dirigée contre la compagnie *Quebec Oriental Railway.* En réalité, deux chemins de fer y sont compris—le *Quebec Oriental,* fonctionnant entre Matapédia et New-Carlisle, soit une distance de 100 milles, et le *Atlantic, Quebec & Western,* fonctionnant entre New-Carlisle et Gaspé, distance de 104 milles. Ces routes sont contrôlées par les mêmes intérêts et sont sous la même direction.

Un examen de l'état réel de ces chemins de fer pour l'exercice clos le 30 juin 1913, indique qu'il sont dans un pauvre état financier. Le Québec Oriental a un capital de $500,000 divisé en actions ordinaires de $100. De ce montant, il y avait la somme de $117,000 non versée, la balance étant dans la caisse. De la somme non versée, on dit qu'on avait réalisé une somme d'environ 13 pour 100 de la parité. Le rapport adressé au gouvernement si le reste avait été payé pour des fins de construction ou autres. Il n'y a pas eu de dividendes de payés pendant l'année. Il y a en cours $974,000 d'obligations-or à 5 pour 100 sur première hypothèque, et une somme semblable en obligations or à 5 pour 100 sur seconde hypothèque. En plus, et compris au chapitre des obligations diverses, la somme de $27,843 en obligations portant intérêt à 5 pour 100. Le dernier item se rapporte à une obligation encourue pour réparations et renouvellement du matériel roulant. L'intérêt total attaché à la dette de la compagnie était de $98,379.45. La dette par mille est de $19,578, soit un intérêt par mille de $978.90.

La compagnie du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western* a un capital de $5,000,000 réparti en actions de $100. De ce montant, il y a $2,000,000 en cours et la balance se trouve dans la caisse de la compagnie. Le rapport du gouvernement montre que la somme de $500,000 a été mise en caisse et le reste de la somme affectée à la construction. Il y a en cours la somme de $2,548,675 en obligations à 5 pour 100. Ceci représente une dette globale de $24,389 par mille et sur laquelle il y a un intérêt de $1,219 par mille. On n'a pas payé de dividendes pendant l'année.

Le Québec Oriental montre dans son rapport attesté sous serment au gouvernement, et dont il a déjà été question, une dépense de $26,631.43 pour l'entretien de la voie et pour les structures. En plus, les dépenses suivantes ont été faites pour des réparations spéciales et des améliorations:

(6) Ponts, chevalets et ponceaux..	$ 2,086 59
(7) Nouvelles traverses (42,568)..	17,218 98
(11) Remblais..	2,296 87
(14) Clôtures et emprises..	276 00
(18) Gares et fournitures..	886 80
	$22,765 24

Les dépenses ci-dessus ont été faites par le gérant de la part de la compagnie du chemin de fer Quebec Oriental pendant l'exercice clos le 30 juin 1913; et pour ces frais il lui fut donné une hypothèque sur le matériel roulant et autres propriétés de la compagnie. Ces décisions furent ratifiées par la commission de London.

Une analyse des dépenses de fonctionnement des deux chemins de fer pour l'exercice en question a donné le résultat suivant:

	Entretien de la voie et structures.	Entretien et équipement.	Dépenses de transport.	Dépenses générales.
Québec Oriental..	$24,631 43	$12,768 61	$51,368 59	$ 5,602 28
Atl., Que. & Western..	29,876 56	7,015 42	39,656 96	13,882 07

En résumé, les frais d'exploitation du *Atlantic, Quebec and Western* ont été de $904 par mille, tandis que les recettes totales furent de $401. Dans le cas du *Quebec Oriental,* les frais d'exploitation ont été de $943 par mille et les recettes totales ont été de $1,017 par mille.

Le résumé des détails des recettes et des dépenses donne le résultat suivant des opérations des deux chemins de fer en question; ces chiffres sont tirés des rapports attestés sous serment du gouvernement fédéral.

Cie "Quebec Oriental Railway".

Recettes du transport des marchandises..		$ 52,571 66
Recettes du transport des voyageurs—		
Recettes provenant du transp. des voyageurs..$	43,752 63	
Transport des postes..	3,560 40	
Messageries..	1,662 14	
Autres recettes de cette div. des voyageurs..	102 25	
		49,077 42
Recettes provenant de source autre que le transport—		
Remisage—marchandises..		17 50
" —bagage..		21 00
Recettes totales d'exploitation..		$ 101,687 58
Déduction du revenu global brut—		
Dépenses d'exploitation (proportion 92·8)..		94,370 91
Recettes d'exploitation nettes..		$ 7,316 67
Autres déductions—		
Autres loyers (comme il est indiqué à la page 41)..		5,969 90
Intérêts accrus sur la dette consolidée (page 27)..		98.379 45
Déductions totales du revenu global brut..		$ 104,349 35
Recettes d'exploitation nettes..		7,316 67
Perte globale nette..		$ 97,032 68

Compagnie "Atlantic, Québec et Western Railway".

Recettes du transport des marchandises..		$ 17,859 82
Recettes du transport des voyageurs—		
Recettes provenant du transp. des voyageurs..$	23,480 38	
Transport du bagage..	60 31	
Recettes sur messageries..	468 80	
		24,009 49
Recettes provenant de source autre que le transport—		
Remisage—marchandises..		37 66
Recettes d'exploitation totales..		$ 41,906 97
Déduction du revenu global brut—		
Dépenses d'exploitation (proportion de 215·78)..		90,431 01
Déficit net sur exploitation..		$ 48,524 03
Autres déductions—		
Autres loyers (comme il est indiqué à la page 41)..		1,244 46
Intérêt accru sur la dette consolidée (non indiqué)..		
Perte globale nette..		$ 49,768 50
Malgré le fait qu'il n'y a pas de déduction pour intérêt faite à la page 41 du rapport, il ressort de la page 27 du dit rapport qu'on a payé sur la dette consolidée au cours de l'année..		127,433 75
Ajoutant cela à la perte déjà mentionnée, nous avons une perte globale nette de..		177,202 25

Le mauvais état financier tel que démontré par ce qui précède est prouvé davantage par la correspondance que la Commission a reçue au sujet de cette plainte et aussi d'autres plaintes touchant les chemins de fer en question. Par exemple, au cours du mois de janvier 1913, les recettes brutes du *Atlantic, Quebec and Western* furent de $3,449,65, tandis que les dépenses du même réseau pendant la même période ont été de $8,744.90. Lorsqu'on aura ajouté celles du mois de février de la même année, on aura comme résultat la somme de $5,354 de recettes brutes provenant du transport des marchandises et des voyageurs, avec $19,042 de dépenses.

La Commission a reçu un certain nombre de plaintes touchant l'état de l'emprise de la voie, les clôtures, des barrières et des passages à niveau du chemin de fer *Quebec Oriental*. Les ingénieurs de la Commission ont étudié la question, et l'on a donné des

instructions quant aux améliorations à faire. Les ordres imposaient l'achèvement des améliorations pour la fin décembre 1913; mais la Commission, sur nouvelles représentations, reconnaissant que la situation financière mondiale rendait excessivement difficile la rentrée des fonds voulus, décida qu'il était simplement raisonnable de prolonger le délai jusqu'à la fin de décembre 1914. On pourra consulter la correspondance au dossier quant à l'aspect financier de l'entreprise. La Commission n'avait pas tout d'abord lancé d'ordonnance formelle sur le perfectionnement du terrassement, car elle jugeait qu'une ordonnance de ce genre n'était pas écessaire. Le président du *Quebec Oriental Railway* demanda toutefois l'émission d'une ordonance formelle; il disait dans une lettre des bureaux de Londres, en date du 23 juin 1913, et contenant la requête susdite:

> "Les commissaires savent combien il est à l'heure actuelle difficile d'obtenir de l'argent sur garantie de n'importe quelle valeur, et il serait opportun que vous donniez, comme vous le suggérez, des ordres plus formels à la compagnie, de façon à démontrer péremptoirement que les travaux tombent sous la définition de la Loi des Chemins de fer, au chapitre des "Frais d'exploitation," qui, comme vous le savez, ont priorité sur toutes les hypothèques, obligations et autres valeurs en cours."

La lettre ajoutait:

> "Nous désirons profondément faire les arrangements voulus pour trouver le capital nécessaire, qui nous permettra de réparer le réseau."

La Commission garde au dossier une promesse de l'administrateur général de la compagnie à l'effet que le travail recommandé quant au terrassement serait commencé incessamment au printemps de 1914.

Bien que le chemin de fer devrait donner un service aussi bon que possible à sa clientèle, il vaut autant reconnaître franchement que par suite de la posture financière excessivement mauvaise dans laquelle les réseaux intéressés se trouvent placés au point de vue des recettes, il serait plus qu'inutile de lancer une ordonnance supplémentaire touchant l'augmentation des frais. La Commission ne peut pas créer, par l'émission d'une ordonnance, une situation satisfaisante du crédit pour une compagnie dont les finances sont en mauvais état. La base du crédit d'un chemin de fer se trouve dans l'état satisfaisant de ses revenus. Ceux qui habitent le long des réseaux trouvent que leurs griefs sont souvent légitimes; mais dans les circonstances qu'on vient de révéler, il serait non seulement déraisonnable, mais inutile pour la Commission, d'émettre une ordonnance autorisant le prélèvement d'une source considérable de capital, à dépenser pour améliorer le service.

Divers ordres ont donnés sur l'amélioration de la voie, et la Commission exercera une surveillance constante pour voir à l'accomplissement des promesses faites par le chemin de fer.

La Commission comprend fort bien les griefs dont on se plaint, ainsi que leur importance. Il est inutile d'accorder une audience qui signifierait tout simplement une accumulation d'exemples des griefs qui sont déjà connus de la Commission. C'est un remède qu'il faut à ces griefs, et non pas une preuve nouvelle de leur existence. Il est aussi bien de comprendre une fois pour toutes qu'une ordonnance de la Commission ne crée pas le capital. L'obtention du capital dépend des ressources de l'emprunteur. Tout ce qui peut être fait en l'espèce, en plus de ce qui a déjà été recommandé, est d'examiner le perfectionnement administratif du service. Voici tout simplement la situation: Il y a deux réseaux qui ne payent pas leurs frais, et tout ce qu'on peut obtenir est de faire le mieux possible avec le service tel qu'il est actuellement. L'alternative est un service diminué.

L'enquête faite sur les conditions du service trainier au cours de l'hiver dernier démontre que ce réseau a eu à combattre des intempéries très rigoureuses. Cinq chasse-

neige peuvent servir sur les deux lignes, et trois sont en coin, une à ailes et une autre est du modèle Russell à ailes. Celle-ci est neuve et est du modèle le plus récent des chasse-neige. Il appert toutefois que la nature du sol entre Newport et Gaspé et l'amoncellement des neiges qu'il faut combattre, exigent un chasse-neige rotatif qui seul pourrait vaincre la forte tombée constatée l'an dernier. Un chasse-neige rotatif coûterait au moins cinq fois autant qu'un chasse-neige à aile et son fonctionnement coûterait deux fois autant. L'une des difficultés du service vient de ce que le réseau n'a pas mis ses trains en marche assez tôt après que la voie eut été dégagée. Il y a eu des cas où la voie était bloquée par des déraillements, par des intempéries, etc., entre New-Carlisle et Métapédia, et où la compagnie négligeait de faire son service entre New-Carlisle et Gaspé, bien qu'il n'y eut aucune entrave au trafic dans cette région. D'autre part, lorsque la ligne a été bloquée ou autrement interrompue entre New-Carlisle et Gaspé, le service a continué entre New-Carlisle et Métapédia. Les gens qui habitent à l'ouest de New-Carlisle se plaignent du service postal interrompu.

Il semble que l'absence de discipline chez les employés est l'une des difficultés qui ont nui au fonctionnement des trains. Il y a eu atermoiement dans le départ des trains et dans leur mouvement régulier et l'on a aussi négligé d'avertir le public des retards éprouvés par les trains. La compagnie a donné des ordres pour assurer que les exigences de la loi des chemins de fer soient strictement observées sur ce point.

La question de traction locomotive a fortement attiré l'attention. Le Quebec Oriental a employé une locomotive empruntée de l'Intercolonial. La compagnie vient d'acheter une locomotive à St-Louis; elle sera placée tout prochainement sur la voie. Deux locomotives sont actuellement en remisage pour réparations; l'une d'elles sortira vers le 1er mai, et l'autre pourra, croit-on, sortir vers le milieu du même mois. Deux autres locomotives sont dans les ateliers à l'heure actuelle. En comptant la nouvelle acquisition, il y aura neuf locomotives en service pour les deux chemins de fer. Cela suffira au mouvement des trains.

On a acheté environ 30,000 traverses pour renouvellement au cours de l'année, et l'administrateur du réseau attend de nouveau crédits d'Angleterre pour pousser les réfections de la voie.

Tout ce qu'on peut faire présentement se borne à l'amélioration du service. Le public désire surtout le bon fonctionnement des trains. Son attitude a été très raisonnable sous ce rapport. Le maire de Gaspé dit que les gens de sa localité consentent, si le chemin de fer ne peut pas donner un train par jour et le faire fonctionner régulièrement, à accepter un service tri-hebdomadaire, du moment que ce service sera régulier, afin qu'ils puissent s'y fier, non seulement quant aux postes et messageries, mais aussi pour les voyageurs et les marchandises.

Nous avons dit qu'une partie du mauvais service semblait venir et venait du manque de discipline chez les employés. Ces derniers ont fait marcher les trains à la bonne franquette. La compagnie devrait en conséquence prendre des mesures sévères pour si bien raffermir la discipline et améliorer le fonctionnement des trains, que le service des voyageurs se fasse régulièrement, assurant les raccordements indiqués à l'horaire, du moment que le mouvement n'est pas entravé par les tempêtes ou autres obstacles. Quand il y a interruption venant des intempéries ou autres obstructions, la ligne qui n'est pas affectée devrait donner son service à temps, portant la malle et tout le trafic jusqu'au bout de sa voie—c'est-à-dire que si le service du *Quebec Oriental* est entravé, le service de l'*Atlantic Quebec Western* devrait continuer malgré cette interruption. La même chose devra s'appliquer si les obstacles se produisent sur l'*Atlantic Quebec Western"*. On devrait afficher en public un avis complet de tout retard survenu aux trains.

La Commission accordera un délai raisonnable pour faciliter les améliorations susdites, puis une inspection nouvelle sera faite.

Le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve sont du même avis.

REQUÊTE DU CHEMIN DE FER "O.L.O. & W." DEMANDANT L'AUTORISATION DE S'APPROPRIER CERTAINS TERRAINS, PARTIES DES LOTS 185, 184 ET 178 DE LA VILLE DE BOWMANVILLE, ONT., AUX FINS D'ÉTABLIR UN PARC À MARCHANDISES ET SES ACCÈS POUR ASSURER UNE MEILLEURE COMMODITÉ DE TRAFIC SUR LA LIGNE DANS LA VILLE DE BOWMANVILLE, ONTARIO.

Jugement de M. le commissaire Goodeve, 16 avril 1914:

Cette requête était entendue le 9 mars 1914, en présence du sous-commissaire en chef, du commissaire McLean et de moi-même, à la suite d'un examen minutieux des terrains, faits en compagnie du maire et de quelques membres du conseil, de M. McLean, qui comparaissait comme avocat de la municipalité, de la commission scolaire, du Board of Trade, et de l'église presbytérienne Saint-Paul, et de certains citoyens dont les terres n'étaient pas prises, mais qui prétendaient qu'elles seraient dommageablement affectées; il y avait aussi des représentants de la compagnie du chemin de fer.

Il y a trois requêtes au dossier: L'une en faveur de la pétition présentée par le chemin de fer, disant qu'à l'avis des signataires c'est le meilleur emplacement possible aux fins du parc à marchandises en question, et qu'il donnera les meilleures facilités aux affaires et aux expéditions de la ville de Bowmanville, et qu'il causera moins de dommages aux droits privés que tout autre emplacement qu'on pourrait trouver. Cette requête est signée par un grand nombre des propriétaires des industries et par les hommes d'affaires en général. Il y a une deuxième requête qui combat la pétition du chemin de fer sous prétexte que les travaux nuiront à l'un des meilleurs quartiers d'habitation de la ville. Une troisième requête combat la pétition sous prétexte qu'elle nuirait à la propriété de l'église presbytérienne Saint-Paul et qu'elle affecterait le service religieux. Elle est signée des membres et adeptes de l'église.

A l'audience, les adversaires de la demande du "C.L.O. & W." ont suggéré deux autres plans, tous deux au nord de la ligne principale, l'un marqué "A" en rouge sur le plan, et commençant là où la ligne principale traverse la rue Concession, pour aller vers le nord-ouest. Relativement à ce plan, deux promesses de vente ont été soumises à la commission, embrassant deux maisons qu'il faudrait acheter, l'une à $5,500, et l'autre à $5,000, et une option pour le reste de la propriété nécessaire, à $900 l'acre. Le deuxième plan, marqué "B" en rouge sur la carte, commençant au même endroit que la proposition du réseau, mais du côté nord de la ligne principale et allant vers le nord-est. Dans ce dernier plan, il n'était pas nécessaire d'acheter les deux maisons susdites, de sorte qu'on pouvait acquérir toute la propriété à $900 l'acre.

La compagnie de chemin de fer, par l'entremise de M. Leonard et son conseil, M. MacMurchy, combat les deux plans parce qu'ils sont nuisibles à ses projets; elle prétend ne pas pouvoir y établir le régalage voulu—dans le cas du plan "B", il faudrait un système d'interaiguillage supplémentaire avec le *Toronto & Eastern Railway,* ce qui entraînerait de nouveaux frais et des inconvénients dans le fonctionnement. Elle prétend, en outre, que la distance au centre du district d'expédition, aller retour, serait d'un demi-mille plus grande qu'à l'emplacement proposé, et entraînerait le passage de l'interaiguillage, à l'intersection des rues Scugog et Wellington, de tout le camionnage à marchandises venant aux halles ou en partant; que la compagnie avait dépensé de $250,000 à $300,000 à l'achat d'un bon emplacement, pour bien desservir le public dans les mouvements du trafic allant au chemin de fer ou en partant, et qu'une forte proportion de ces déboursés serait perdue si on l'obligeait à s'éloigner autant du centre d'affaires.

Quant à la requête de l'église presbytérienne Saint-Paul, on a fait remarquer qu'en vertu de la Loi d'observation du Dimanche, on ne permettrait pas la formation de trains de marchandises le dimanche, et que l'aiguillage ne se ferait probablement

pas durant le temps des services religieux. M MacMurchy, au nom "C.L.O. & W." dit à la page 640 du volume 196:

> " C'est une cour à marchandises locales. Personne n'y travaille le dimanche.... Il ne sera pas nécessaire suivant l'opinion de M. Leonard d'aiguiller les wagons plus que deux fois par jour, probablement un aiguillage le matin et un aiguillage le soir".

Ceci se rapporte naturellement aux jours de semaine. De nouveau, M. MacMurchy nous montre à la page 641 que l'église Saint-André à Toronto est éloignée de 66 pieds de la cour à marchandises locales dans cette ville, alors que cette propriété sera éloignée de 160 pieds; et, faisant allusion à l'objection qu'elle dérangerait les élèves du *High Schools,* comme il a été démontré plus haut, ils n'entendraient jamais l'aiguillage dans les conditions ordinaires, vu qu'il se faisait deux fois par jour, le matin et le soir.

En ce qui concerne la troisième pétition, signée par les propriétaires auxquels la compagnie de chemin de fer n'enlèverait aucune partie de leurs propriétés mais qui prétendent que leurs propriétaires perdraient de leur valeur par l'établissement de cours de marchandises à l'endroit demandé. La commission a pesé avec soin toutes les représentations faites en leur faveur. Les propriétés du plus grand nombre de ces plaignants sont situées du côté est de la rue Wellington. Il est à remarquer que la municipalité par un règlement a accordé l'usage de la rue Wellington à la *Toronto and Eastern Railway Company* pour des fins de che min de fer, et que les voies sur cette rue vont servir au passage des wagons allant dans le centre commercial et en revenant. Il est vrai que la propulsion des wagons à marchandises par l'électricité n'est pas aussi désavantageuse que par la vapeur, vu qu'il n'y aurait pas de fumée et moins de bruit. Quelques témoins ont aussi représenté à la commission qu'à l'époque où le règlement a été adopté les citoyens ignoraient que ces voies serviraient aux wagons à marchandises. Quoi qu'il en soit, ce district est maintenant établi comme un centre de chemin de fer.

Permettre à la *Toronto and Eastern Railway Company* d'entrer au centre du district des affaires au moyen de cette rue, tandis qu'on obligerait la C.L.O. & W. d'établir ses cours à marchandises dans les limites extérieures de la ville, donnerait à la première compagnie qui est la rivale de l'autre un avantage marqué, et qui, comme M. Leonard l'a démontré, anéantirait dans cette mesure la valeur des gros déboursés faits par sa compagnie afin d'obtenir une location centrale.

Nous avons au dossier un tableau soumis par la ville montrant le nombre des trains traversant le C.L.C. & W. et les voies de la *Toronto and Eastern Railway Company* sur les rues Scugog et Wellington, et ce serait une source additionnelle de dangers d'obliger tous les camions transportant les marchandises de traverser les voies du chemin de fer à cet endroit. Je pense, en outre, que la bonne foi de la *C.L.O. & W. Railway Company,* est clairement indiquée par son contentement à dépenser une somme d'argent beaucoup plus considérable pour acquérir ce site qu'il faudrait dépenser pour acquérir l'une ou l'autre des locations alternatives.

Après une étude attentive de toute la situation, l'ingénieur en chef de la commission en est arrivé à la conclusion suivante dans un rapport soumis à la commission le 13 mars 1914:

> "Le tracé tel que projeté par la compagnie du chemin de fer est, à mon sens, dans les meilleurs intérêts de la ville en général, et de la compagnie de chemin de fer".

Il n'y a pas de doute que pour des fins d'habitation quelques-unes des résidences situées du côté est de la rue Wellington vont perdre de leur valeur, et la commission regrette qu'en vertu de la Loi des chemins de fer, elle n'ait pas le pouvoir d'accorder une compensation dans les conditions qui existent ici. De plus, on peut faire remarquer qu'il arrive presque invariablement que lorsque un chemin de fer entre dans

une municipalité qui se développe, les particuliers en éprouvent des pertes et des dommages. Reconnaissant ceci, la loi a fait une clause pour les couvrir autant que possible, mais ceci ne peut pas être accompli dans tout les cas; il s'ensuit donc que pour suivre la pratique générale, le droit d'un particulier doit céder le pas à l'avantage général du public considéré comme formant un tout.

Ayant donc égard au rapport de l'ingénieur en chef de la commission, et après une étude attentive de toutes les circonstances, je suis d'opinion qu'il faudrait accorder la demande de la compagnie de chemin de fer, aux conditions qu'on ne fasse pas fonctionner inutilement les sifflets, ou qu'on ne laisse pas échapper la vapeur inutilement ou qu'on ne fasse pas sonner les cloches, ou qu'on n'aiguille pas les wagons dans la cour, pendant les heures des cérémonies dans l'église presbytérienne Saint-Paul, qu'on ne charge pas de bestiaux de cette cour, et que la cour sera convenablement clôturée, et que la clôture sera peinturée.

Le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire McLean ont approuvé cette décision.

Ordonnance rendue en conséquence.

PLAINTE DE LA MILTON PRESSED BRICK COMPANY, LIMITED, DE MILTON, ONTARIO, CONTRE L'ACTION DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN TENDANT À ARRÊTER SES TRAVAUX DE CONSTRUCTION SUR SA VOIE DOUBLE ENTRE TORONTO ET GUELPH-JUNCTION, ONTARIO.

Jugement oral prononcé par le commissaire en chef Drayton à la fin de l'enquête, le 24 avril 1914:

Les difficultés dans cette cause semblent s'être élevées à la suite d'un malentendu ou bien on peut dire qu'elles sont le résultat d'une négligence complète d'affaires importantes.

En tant qu'il s'agit des faits, je trouve que M. McCannell a cru que l'emplacement de la voie du chemin de fer serait porté au nord à une distance d'au moins trente pieds; et que, s'appuyant sur ce qu'il croyait être l'entente—sa croyance étant basée sur un certain plan soumis par la compagnie et sur des travaux qui ont duré deux ou trois jours—il a dépensé $34,000 dans l'amélioration de sa propriété à cet endroit—déboursé qu'il n'aurait pas fait s'il avait su que la compagnie ne lui aurait pas donné les trente pieds mentionnés par M. Lumsden.

Toutefois, il faut se rappeler que les droits du plaignant sont les droits d'un particulier; on les mentionne non seulement dans la demande écrite, mais dans le témoignage donné devant la Commission, comme une question de droits personnels, impliquant des questions qui surgissent en vertu d'un contrat, ou qui sont basées sur exception; et il semble qu'on n'ait rien dit ou fait qui, concernant l'intérêt public, en vertu de la loi des Chemins de fer, qui justifiât une ordonnance de la Commission. D'où il s'ensuit que la Commission n'a pas juridiction d'agir soit sous le couvert d'un contrat ou d'une exception. Si on peut démontrer qu'on a réellement et virtuellement fait un contrat ou que si les déclarations et la conduite de la compagnie sont telles qu'elles justifient une action en dommages—et je n'exprime pas d'opinion sur ce point; c'est une question qui appartient au tribunal compétent de décider. Il est sans aucun doute de l'intérêt d'une industrie établie sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, qu'on transporte la voie principale de la compagnie au nord à cet endroit; mais, il me semble que la Commission ne serait pas justifiable, dans aucune circonstance, autre que celle suscitée par l'intérêt publique d'intervenir en ce qui concerne les voies directes et les droits de propriété de la compagnie de chemin de fer.

Il faut renvoyer la demande pour ces raisons.

PROTECTION À LA 18ÈME RUE, LACHINE, QUÉ.

Jugement du commissaire McLean, le 2 janvier 1914:

On soumet dans la réponse du Grand-Tronc au dossier, en date du 7 juin 1913 que la 18ème avenue (ou 18ème rue) n'est pas une rue légalement constituée traversant l'emplacement de la voie, les terrains et les voies de la compagnie de chemin de fer, et que la Commission n'a pas rendu d'ordonnance convertissant le dit passage à niveau en un passage à niveau régulier pour le public. La ville, dans sa réponse en date du 2 juillet 1913, fait allusion à l'acte de vente par W. McDonald à la *Montreal and Lachine Railroad Company,* ledit acte de vente étant exécuté le 7 mars 1848. Cet acte de vente concerne la vente de certaines terres par le vendeur à la *Montreal and Lachine Railroad Company,* prédécesseur nominal du chemin de fer du Grand-Tronc, dans lequel il a été agrée entre le vendeur et l'acheteur que la rue du Marché traverserait le chemin de fer comme rue publique, tel qu'exposé sur la plan mentionné dans l'acte de vente. La ville de Lachine représente que la rue du Marché est maintenant la 18ème avenue. Le Grand-Tronc n'a pas réfuté dans son témoignage cette prétention de la ville en ce qui concerne l'ancienneté de la rue du Marché. La ville mentionne aussi l'ordonnance de la Commission n° 9616 du 7 février 1910 qui stipulait l'installation d'une cloche électrique au passage à niveau en question, comme une autre preuve de la légalité du passage à niveau.

Il semblerait que la création du passage à niveau en question était au moins contemporaine à l'acquisition du terrain pour l'emplacement de la voie du chemin de fer *Montreal and Lachine,* et je suis d'opinion que les droits de la ville sont au moins égaux à ceux du chemin de fer.

M. Bowker, le surintendant général, admet dans un communiqué que des barrières sont nécessaires à ce passage à niveau, et les rapports de l'inspecteur de la Commission en ce qui concerne le trafic et le service de ce passage à niveau prouvent cette assertion.

Alors la seule question a trait à la distribution du coût. La ville soumet qu'il faudrait appliquer la même règle dans la distribution du coût que dans le cas de l'ordonnance 9616 déjà mentionnée. Dans le cas de la cause en question, le chemin de fer a payé le coût de la cloche électrique moins 20 pour 100 du coût de l'installation à même la cause affectée aux passages à niveau. La ville prétend à l'appui de cette prétention que le passage à niveau est rendu plus dangereux par le fait que le chemin de fer fait circuler certains de ses trains "à cet endroit à une vitesse beaucoup plus considérable que la vitesse ordinaire prescrite par la Loi des chemins de fer". La Commission en enjoignant aux chemins de fer d'installer des cloches électriques a suivi la coutume depuis la disponibilité de la caisse affectée aux passages à niveau d'imposer la totalité des frais, moins la contribution de 20 pour 100 payée par la caisse, au chemin de fer. La coutume suivie concernant les cloches électriques n'a pas de rapport nécessaire à ce qu'il faut faire relativement à la question de l'installation des barrières.

C'est un cas où une contribution de la caisse affectée aux passages à niveau serait opportune. Il faut toutefois se demander si la Commission n'a pas outrepassé son pouvoir sous le couvert de la loi des Chemins de fer en enjoignant une contribution au coût de l'installation d'une cloche électrique. La question est à présent devant le ministère de la Justice pour obtenir sa décision. Si le ministère de la Justice décide qu'il est du pouvoir de la Commission en vertu de la loi des Chemins de fer de donner une contribution aux frais de l'installation des barrières, alors je suis d'opinion qu'on devrait diviser le coût de l'installation comme suit: 20 pour 100 à même la caisse affectée aux passages à niveau, 55 pour 100 par le chemin de fer et 25 pour 100 par la ville; les frais de l'entretien et de l'exploitation seront divisés 70 pour 100 par le chemin de fer et 30 pour 100 par la municipalité.

Au cas où il serait décidé que la Commission a outrepassé son pouvoir à l'égard de ce passage à niveau, alors il faudrait diviser les frais de l'installation entre le chemin de fer 65 pour 100 et la municipalité 35 pour 100.

Il n'est pas praticable de commencer maintenant les travaux de l'installation des barrières. Aussitôt après la réception de la décision du ministère de la Justice, on pourra rendre une ordonnance; l'ordonnance devra énoncer dans ses termes le temps extrême où il faudra fournir les plans et terminer les travaux

Jugement du commissaire McLean le 28 avril 1914:

Le ministère de la Justice ayant maintenant décidé que "nonobstant qu'une gratification a déjà été faite à même la caisse affectée aux passages à niveau du chemin de fer en vue de la protection du passage à niveau de la 18ème rue à Lachine, la Commission est libre de donner une autre indemnité, la gratification précédente ayant été faite il y a plus d'un an, et la gratification totale, y comprise celle qu'on projette de faire maintenant ne devant pas dépasser la somme de $5,000, il faudrait rendre une ordonnance enjoignant la construction de barrières avec la répartition des frais entre la caisse, le chemin de fer et les municipalités aux conditions déjà indiquées.

Le commissaire en chef Drayton a approuvé la décision.

L'ordonnance est rendue suivant jugement.

DEMANDE DE TOWNSHIP D'HUMBERSTONE POUR UNE ORDONNANCE, EN VERTU DE L'ARTICLE 250 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER, ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC DE FOURNIR ET DE CONSTRUIRE DES PONCEAUX CONVENABLE SOUS SA LIGNE CONNUE SOUS LE NOM DE LA DIVISION DE BUFFALO ET DE GODERICH DU GRAND-TRONC, SUR LES LOTS 22 ET 23, PREMIÈRE CONCESSION, TOWNSHIP D'HUMBERSTONE.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 29 avril 1914:

Les matériaux à l'appui de la demande déclarent que les ponceaux sont nécessaires dans le but d'irriguer convenablement les terrains agricoles situés au nord du chemin de fer, et afin d'écouler les eaux des drains que le township était à construire en vertu des clauses de la loi du drainage municipal.

La compagnie de chemin de fer s'est opposée à la demande et on a décidé d'entendre le point en litige à Toronto le 6 novembre 1912.

L'enquête a démontré que le township avait bien passé un règlement, en vertu de la loi des Crédits, pourvoyant à ses travaux de drainage; et que, $1,600 étaient compris comme partie du coût de l'entreprise afin de construire les ponceaux sous le chemin de fer. Le règlement renferme aussi l'évaluation devant être faite pour les améliorations au drain. En vertu de cette évaluation, on voit que le taux spécial que devra payer le Grand-Tronc s'élève à quelque $86.46 payables en dix versements annuels.

En apparence, il semble qu'on a signifié un avis dans les formes, d'une cour de revision devant siéger dans le but d'étudier les plaintes et les appels contre le projet d'évaluation, et le règlement a finalement été passé le 31 juillet 1911.

Les actes de la municipalité étaient tous *intra vires,* et l'évaluation est devenue obligatoire.

Dans ces circonstances, la seule question du ressort à la Commission était de juger de la nature des travaux sur la propriété du chemin de fer et la sûreté du public voyageur.

Toutefois, l'enquête a fait ressortir le fait que le chemin de fer construit il y a cinquante ans avait établi des ponceaux en bois à l'endroit en question—deux à cet endroit mesurant chacun six pieds carrés à l'intérieur, et que les ouvertures avaient été remplies et qu'on leur avait substitué des tuyaux de trente pouces.

La compagnie de chemin de fer a combattu la prétention soutenue par la municipalité; et la question a été renvoyée à l'ingénieur en chef de la Commission avec

instructions d'en arriver aux faits exacts après en avoir fait une inspection personnelle sur les lieux. Son rapport confirme la prétention soutenue par la municipalité, la compagnie ayant fait le changement afin de rendre permanent ce qui était originairement une construction en bois. Le changement a cependant diminué l'écoulement des eaux et il a nui au drainage naturel sous le chemin de fer. L'ingénieur a toutefois fait rapport que les anciens ponceaux en bois fermés tels que construits et situés, ne conviendraient pas au projet de drainage actuel projeté par l'ingénieur du township. Il faudrait donc dans n'importe quel cas de nouveaux ponceaux.

On a approuvé la construction à la première séance, et avant la réception du rapport de l'ingénieur, la question des frais étant réservée. On a achevé les travaux au coût de $2,191.09. L'ingénieur fait rapport que ces frais sont justes et raisonnables. La compagnie de chemin de fer a exécuté les travaux. Ordinairement la commission ne s'oppose pas du tout à une évaluation faite en vertu d'une loi locale appropriée. Mon opinion personnelle est qu'elle n'a pas juridiction pour ce faire. Il y a cependant des circonstances spéciales dans ce cas. La compagnie de chemin de fer sans aucun droit apparent s'est opposée effectivement à un drainage de surface, et sur plainte de la municipalité aurait été enjointe à remettre les premiers ponceaux au coût d'environ $250 chacun suivant le rapport de l'ingénieur.

L'ingénieur de la Commision fait rapport que la municipalité devrait payer un solde de $1,691.09 sur cette base en vue de l'acte non autorisé de la compagnie en diminuant le drainage de surface, et en vue de l'évaluation très raisonnable faite contre elle pour le coût des travaux. A mon sens, il faudrait encore réduire ce montant à la somme de $1,600 qui est l'évaluation première et sur laquelle on a basé le plan de l'évaluation.

Le commissaire en chef adjoint Scott a approuvé la décision signalée dans le 17e vol. des chemin de fer canadiens, Cas. 316.

DEMANDE FAITE PAR LA ESSEX TERMINAL RAILWAY COMPANY S'OPPOSANT À LA SUPPRESSION COMME VOITURIER PARTI AU TRANSPORT DANS LES TARIFS ET SUPPLÉMENTS APPLICABLES AU TARIF INTERNATIONAL.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 4 mai 1914:

La demande est soumise comme résultat des avis que la compagnie postulante a reçus sous forme d'amendements aux échelles des compagnie Michigan-Central, Grand-Tronc, Wabash et Père Marquette rendant la Essex-Terminal partie à la demande des taux de Windsor aux points sur sa ligne et de ces points, ces amendements enlevant la Essex-Terminal comme partie concurrente à ces échelles en tant qu'ils s'appliquent au trafic commun venant des Etats-Unis et y allant.

Suivant la coutume habituelle de la Commission, on a suspendu ces tarifs et suppléments en attendant une enquête. L'enquête a eu lieu subséquemment à Ottawa le 21 avril 1914.

A l'enquête l'action des compagnies a été justifiée par elle comme résultat d'une ordonnance de la *Interstate Commerce Commission* dans la cause n° 4181 des chemins de fer industriels.

La compagnie requérante a démontré que la *Interstate Commerce Commission* n'avait approuvé son status ni directement ni indirectement. Les compagnies de chemin de fer publiant les tarifs suspendus, ont admis ceci. Un coup d'œil sur la déclaration de M. Martin (qui a été l'avocat de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc) fait voir la position de ces compagnies. Ce rapport se lit comme suit:

> "M. le président, je peux simplement dire que le chemin de fer Essex-Terminal a été classé, après que cette opinion eût été donnée par la *Interstate Commerce Commission* comme l'un des chemins de fer appartenant en partie ou contrôlé en partie par les industries qu'il desservait, naturellement, il se

peut qu'on n'a pas encore démontré ceci comme étant fait, mais on a pris des mesures afin d'être du bon côté, pour être en conformité avec la demande des divers chemins de fer avec qui les chemins de fer canadiens font l'échange du trafic aux Etats-Unis. Je pense qu'on a pris cette mesure en ce qui concerne le Grand-Tronc seulement dans quatre tarifs qui ont une application internationale; on n'a pris aucune mesure concernant le trafic canadien. Nos tarifs sur le trafic canadien s'appliquent aujourd'hui à l'Essex-Terminal tout autant qu'ils s'appliquaient anciennement à l'opinion exprimée par la *Interstate Commerce Commission.*

"Nous sommes dans cette position, quelle que soit notre opinion, ou quelle que puisse être la décision finale en ce qui a trait au chemin de fer Essex-Terminal, que nos raccordements aux Etats-Unis avec qui nous avons des tarifs concurrents et des taux d'entier parcours, nous ont prié d'agir ainsi.

"Ceci est simplement un exposé des faits monsieur le Président, et nous ne cherchons pas maintenant à déterminer quels sont les propriétaires ou quels sont les intérêts du chemin de fer Essex-Terminal; mais on a fait ressortir ce point-ci et on a pris cette mesure afin qu'il n'y eût pas contradiction entre l'opinion exprimée par la *Interstate Commerce Commission.*"

Il serait à remarquer qu'après la suspension des tarifs en question par la Commission, la *Interstate Commerce Commission* a effectué une suspension identique, avec le résultat que les anciens tarifs s'appliquent à présent dans leur totalité.

L'ordonnance de la *Interstate Commerce Commission* sur laquelle les compagnies de chemin de fer se basent pour s'opposer à la demande de la *Terminal Company* et essaient de justifier leur manière d'agir, a été rendue le 20 janvier 1914; le rapport de la Commisison traitant de la question se trouvait au long à la page 212 du volume courant des rapports de la Commission, la question entière étant traitée au long dans un jugement à fond rendu par M. le commissaire Harlan.

La question soumise devant être résolue par la Commission était la légalité des allocations payées par les voituriers publics à l'est de la rivière Mississipi, aux industries sur leurs chemins de fer qui possèdent et exploitent des chemins de fer d'usines rattachées à leurs établissements industriels. Le jugement établit d'un côté avec beaucoup de clarté le fait que sous le couvert d'un service de transport ces chemins de fer d'usines ont exécuté de fait un travail qui devrait légitimement être comme une partie des dépenses et du fonctionnement de la facilité de l'usine—un travail qui est légitimement une dépense de fabrication—purement un service de consignateur, et non un service de transport dont on peut justement inclure le coût dans le taux du chemin de fer.

Il est aussi clairement démontré que ces services, qui consistaient (*inter alia*) en transportant des matériaux d'un endroit à un autre dans le même établissement industriel. La désignation et le triage des wagons seulement dans l'intérêt de l'établissement et non pas dans le cas du mouvement du transport ont pour résultat d'un côté de forts déboursés pour le voiturier de la ligne et d'un autre côté un gros bénéfice pour l'établissement industriel; que les chemins de fer réguliers n'ont pas concédé ces avantages sur une question de principe, mais qu'ils différaient de degré dans le cas des différentes industries qui ont été assez heureuses pour les obtenir; de sorte que dans quelques cas la cour entière ou les frais industriels étaient absorbés par le taux du chemin de fer, tandis que dans d'autre cas ils ne l'étaient qu'en partie. Que la compagnie de chemin de fer exécutait tout le travail, alors que dans d'autres cas le travail étant exécuté comme il devait l'être convenablement par l'établissement industriel au moyen de son propre chemin de fer était néanmoins payé par des allocations faites par le voiturier de la ligne en partie ou en entier.

La question des revenus des chemins de fer étant entièrement mise de côté, ceci en lui-même constituait une distinction directe entre les expéditeurs, la grande masse desquels n'ont pas des chemins de fer industriels à eux de la nature décrite dans l'opinion du savant commissaire.

Les chemins de fer industriels spécifiés sont étudiés dans le jugement, et on a découvert que tous ceux qu'on a étudiés étaient des chemins de fer construits simplement et purement dans le but que l'industrie les possède ou les contrôle, et non pas dans le but d'effectuer un service de transport comme voiturier public.

La déclaration de principe posée par la *Interstate Commerce Commission* me semble être juste et saine. Le fait que n'importe quel chemin de fer de la nature décrite obtient n'importe quelle fraction d'un taux d'entier parcours veut simplement dire que l'industrie obtient sur toutes ses consignations transportées en vertu du taux un rabais suivant le montant auquel la ligne industrielle participe. Cette pratique est illégale et distinctive. Il reste donc à déterminer si oui ou non la compagnie de chemin de fer requérante tombe dans la classe des compagnies de chemin de fer dont l'ordonnance de la *Interstate Commerce Commission* s'occupe.

De fait, la Commission s'est occupée dans le passé des tarifs internationaux communs ayant égard au mouvement extérieur seulement, et, pour parler d'une manière générale, elle n'a aucunement fait d'opposition à aucun tarif déposé dans les formes en vertu de la pratique américaine s'appliquant au mouvement commun au Canada. Une situation qui aurait pu présenter autrement des difficultés a été telle que tout a fonctionné suivant les méthodes satisfaisantes et sans friction.

Bien que la juridiction de la Commission de et à la frontière internationale est à mon sens absolue, les différents chemins de fer industriels mentionnés dans le jugement de la *Interstate Commerce Commission* sont tous situés aux Etats-Unis. Le voiturier primitif du trafic hors du Canada en tant qu'il s'agit du mouvement canadien est sujet seulement à la juridiction de la commission, mais je pense que nous devrions suppléer au jugement de la *Interstate Commerce Commission,* et si des tarifs d'entier parcours existant hors du Canada s'appliquent à des chemins de fer industriels situés aux Etats-Unis couverts par l'ordonnance de la *Interstate Commerce Commission,* ces tarifs seront suspendus. Toutefois, le devoir de s'occuper du chemin de fer *Essex Terminal* retombe sur cette commission. La ligne autorisée commence et finit au Canada et l'incorporation est canadienne. Je suis d'opinion que la question de l'incorporation n'est pas une question de grande importance. La juridiction de la nature exercée soit, par l'*Instertate Commerce Commission* ou cette commission ne touche pratiquement à aucune question excepté celle de la juridiction sur la question du sujet. La juridiction est *in rem* et non *in persona.* Exemple: la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a été constituée en corporation au Canada. Elle fait cependant affaires, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis. Avec une juridiction admise comme telle sur la compagnie, cette commission ne devrait pas s'opposer aux pratiques et aux besoins du chemin de fer qui s'appliquent à n'importe quelle ligne soit la propriété du Pacifique-Canadien ou qui est exploitée par lui aux Etats-Unis. Ce pays ne peut pas donner le droit au Pacifique-Canadien ou à n'importe quel autre ligne de construire un pied de voie en territoire américain. Le seul moyen praticable et convenable de s'occuper de la question est pour cette Commission de ne pas s'immiscer dans une affaire entièrement sous la juridiction soit d'une commission d'état ou sous la juridiction de la *Interstate Commerce Commission* elle-même. En vertu d'une parité de raisonnement, la juridiction de la *Instertate Commerce Commission* est d'une nécessité semblablement prescrite. Par exemple, le *Michigan Central* doit suivre dans les lignes qu'il exploite au Canada, non pas la loi américaine mais la loi canadienne. Sa propriété est détenue et ses opérations contrôlées en vertu des statuts du Canada. Le juridiction des deux commissions s'arrête à la frontière internationale.

On peut consulter le jugement de la commission dans les *Continental, Prairie and Winnipeg Oil Companies v.* la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, *et al.* 13 C.R.C. 156, et en particulier à la page 161.

Il paraît que la *Essex Terminal Railway Company* a été constituée en corporation par le chapitre 62—Une loi du parlement fédéral, 2 Edouard VII.

La compagnie a reçu l'autorisation de construire et d'exploiter un chemin de fer à partir d'un endroit à ou près de Walkerville à travers les townships de Sandwich-est et de Sandwich-ouest dans le comté d'Essex, à un endroit dans ou près de la ville de Sandwich, et à travers cette ville et les townships de Sandwich et d'Anderdon à un endroit dans ou près de la ville d'Amherstburg. La compagnie a construit sa ligne à partir d'un endroit à l'ouest de la ville de Sandwich; puis au sud de la ville et dans une direction est à travers le township dans la ville de Windsor. Puis elle suit une direction au sud des limites de la ville, et elle tourne de nouveau au nord traversant la ville de Walkerville et dépassant l'emplacement des usines de la *Ford. Motor, Company.*

La compagnie a aussi des raccordements physiques avec le chemin de fer du Grand-Tronc, le chemin de fer Wabash, le chemin de fer Père-Marquette, le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer Michigan-Central, et la Detroit River Tunnel Company. Un grand nombre d'industries sont situées sur ses voies, une grande proportion desquelles ne sont situées sur aucune autre ligne de chemin de fer, mais obtiennent livraisons par wagons sur les voies de la compagnie requérante.

La compagnie prétend que ce n'est pas du tout comparable aux chemins de fer industriels et de fait ce n'est un chemin de fer industriel.

Par les témoignages, je constate que la compagnie réquérante a directement desservi vingt-six fabriques, et que à part le service directement donné à ces fabriques, la compagnie demanderesse a signalé des wagons sur des voies de triage à Walkerville, Windsor, Sandwich et Ford, et a aussi fait beaucoup d'aiguillage local pour les expéditeurs en général.

Les témoignages démontrent que le chemin de fer exploite approximativement 10 milles de voie, avec pouvoir d'augmentation, a coûté $400,000.00, que les actionnaires ont fournis, la compagnie de chemin de fer n'ayant reçu aucun subside municipal ou prime d'aucune sorte.

Les recettes totales de la compagnie, l'année dernière, se sont élevées à $51,333.66. On dit que les frais d'exploitation ont été d'environ 60 pour 100, ce qui semble être une allocation raisonnable; par conséquent les exploitations de la compagnie rapportent un profit net approximatif de 5 pour 100 sur le capital placé, ce qui n'est pas certainement pas un résultat excessif.

Toutefois, on a prétendu que la compagnie demanderesse est de fait, la propriété de la *Canadian Bridge Company* et qu'elle est contrôlée par elle; que la *Canadian Bridge Company* est subsidiaire de l'*American Bridge Company,* et que cette compagnie forme à son tour partie de la *United States Steel Corporation.*. Les témoignages sur ce point ne sont pas concluants, et on ne peut réellement affirmer qu'il ait été rendu des témoignages réels sur cette question. On a constitué le chemin en corporation, de la manière ordinaire, nécessairement par l'entremise d'actionnaires et de directeurs particuliers. On dit que ces actionnaires demeurent au Canada, à l'exception de M. F. C. McMath, qui demeure à New-York. En tout cas, le plus grand nombre des actionnaires locaux appartiennent d'une manière ou d'une autre à la *Canadian Bridge Company.* Comme il a déjà été dit, les témoignages sur ce point ne sont pas du tout satisfaisants, mais, d'après moi, il est inutile de poursuivre l'enquête. Il n'y a pas de raison pour laquelle on devrait traiter une compagnie d'une manière et en traiter une autre d'une manière différente, simplement parce que cette compagnie peut à son tour être la propriété d'autres compagnies ou être contrôlée par elles. La question de propriété n'en est pas une à laquelle cette compagnie est intéressée; toute la question a trait à la nature de la compagnie de chemin de fer elle-même, le service qu'elle accomplit, et si ce service est un service d'une nature telle qu'il justifie l'insertion de frais pour celui-ci dans un taux d'entier parcours; ou si, d'un autre côté, ce service, dans le cas exposé ici, est un service d'abord maintenu dans le but d'obexpéditeurs et que les services offerts à d'autres voituriers sont, d'un côté, simplement un masque pour couvrir l'intention première ou, d'un autre côté, d'une importance né-

gligeable et simplement acidentels et le résultat de l'accomplissement du projet principal.

Comme il a été dit, cette compagnie possède environ dix milles de voies. Elle exécute un service de transport. Elle dessert le public. Elle a, par exemple, posé, à la demande de la ville de Windsor, une voie spéciale de raccordement industrielle dans le but d'ouvrir au commerce le district industriel de la ville de Windsor, et sur laquelle voie plusieurs établissements industriels ont déja été construits.

La demande est appuyée par l'avocat qui comparait pour les industries desservies par la compagnie.

L'avocat a aussi déposé une autre pétition présentée de la part d'autres fabricants posant que ces compagnies ne se seraient pas établies sur l'emplacement industriel que j'ai mentionné, sans le service fourni par la compagnie demanderesse, et si les livraisons par cette compagnie à leurs usines n'avaient pas été comprises dans leurs taux d'entier parcours. Les industries qui ont signé cette pétition sont les industries desservies par l'embranchement industriel spécial précité. Leurs usines représentent un placement de $960,000.

On pourrait aussi remarquer qu'il n'est pas même suggéré que ces compagnies ont un rapport indirect avec la *Canadian Bridge Company.*

L'avocat a aussi déposé une autre pédition présentée de la part d'autres fab,ricants de la localité qui n'étaient pas situés sur l'embranchement industriel, mais qui y étaient intéressés, et comme on l'a prétendu, intéressés d'une manière vitale au service fourni à leurs usines par la *Essex Terminal Company.* On a mentionné que le placement dans les différentes usines intéressées s'est élevé à $2,540,000.

Une grande partie des affaires de la *Terminal Company* consiste en travaux exécutés pour la *Canadian Bridge Company.* Sur un revenu total de $51,333, $20,839 ont été reçus de cette compagnie.

Bien que cette proportion soit considérable, elle est cependant moins de 41 pour 100 du chiffre total, et on peut la mettre en regard des affaires proportionnelles publiques et privées du genre des chemins de fer étudiés par monsieur le commissaire Harlan, qui, à la page 227 de son jugement, dit:

> "Le chemin de fer ressemble le plus à un chemin de fer à tête-de-ligne réclame seulement 3 pour 100 du trafic extérieur. De plus, le dossier indique qu'on ne sollicite pas les affaires extérieures d'une manière générale, mais qu'au contraire on les néglige. Il n'y a pas, dans la grande majorité des cas, de véritable trafic extérieur. Dans les endroits où ce trafic existe, il est presque négligeable, à l'exception de trois ou quatre cas".

La compagnie ne reçoit pas de taux uniforme d'aiguillage ou d'échange; ses frais, étant proportionnés aux taux d'entier parcours, varient suivant la classification des différentes denrées délivrées aux différentes usines qu'elle dessert.

Personne n'a porté plainte à la Commission à propos de la justesse, soit des différents taux d'entier parcours, ou à propos de la proportion dont jouit la *Essex Terminal Company.* Cependant, on pourrait remarquer que, pour les affaires transigées au cours de l'année terminée le 31 janvier 1914, la *Canadian Bridge Company,* qui, comme on l'a mentionné auparavant, est supposée posséder et contrôler la compagnie de chemin de fer, le chemin de fer a reçu un taux de 25.38 cents pour chaque tonne transportée. Pendant la même période la compagnie a transporté sur ses voies 16,103 tonnes pour la *Canadian Salt Company* avec un résultat de $3,309.17, soit un taux de 20.55 centins par tonne; pour *C. A. Chilver, Builders' Supplies,* 274 tonnes avec un résultat de $29.44, soit un taux de 10.74 cents par tonne; pour la *Canada Sirocco Company,* 1,156 tonnes, avec un résultat de $403.24, soit un taux de 34.68 cents par tonne; pour *Leggett and Platt,* 143 tonnes, avec un résultat de $38.06, soit un taux de 26.62 cents par tonne; et pour *the Trust Concrete Steel Company,* 21,593 tonnes, avec un résultat de $6,878.87, soit un taux de 31.85 centins par tonne.

Bien que les proportions des taux soient tous sur une base arbitraire en vertu de la classification "officielle", la compagnie a un prix minimum de $3.50 par wagon, et elle désire obtenir à même les taux d'entier parcours 2 cents sur les quatre premières classes, et un cent et demi sur la cinquième et la sixième; aussi un cent des taux, sur les denrées plus bas que la sixième classe.

On n'a pas révoqué en doute ces taux comme tels. Cependant, la preuve démontre qu'on demande à la *Canadian Bridge Company* le même prix qu'aux autres expéditeurs, et les rapports montrent que la compagnie ne semble jouir d'aucun taux ou privilège spécial. D'un autre côté, la preuve démontre que la *Canadian Bridge Company* a un chemin de fer d'usine à elle propre, situé sur son propre terrain, et que la *Essex Terminal* accomplit pour la *Canadian Bridge Company* un service moindre que celui que cette compagnie accomplit pour les autres industries situées sur ses lignes, qu'elle ne fait que placer les wagons chargés ou vides pour la *Bridge Company* sur une voie désignée, cette compagnie prenant les wagons et les plaçant dans son usine industrielle comme elle le désire, sans obtenir le moindre rabais. Le témoignage sur ce point est comme suit:—

Le commissaire en chef: Est-ce qu'on lui demande le même prix qu'aux autres?

M. Woollatt: Oui, monsieur; mais elle prend les wagons et elle les place sur voie d'évitement de la compagnie sans rien recevoir en retour.

Le commissaire en chef: De sorte que vous n'allez que jusqu'à la voie d'échange et que vous délivrez leurs wagons sur la voie d'échange appartenant à l'industrie locale?

M. Woollatt: Appartenant à *l'Essex Terminal.*

Le commissaire en chef: Mais l'industrie locale survient, les enlève et les signale-elle-même?

M. Woollatt: Oui.

Le commissaire en chef: Elle ne reçoit pas de rémunération pour le faire?

M. Woollatt: Non. Dans le cas des autres industries, nous prenons les wagons vides et nous en disposons après qu'ils sont ainsi chargés.

Le commissaire en chef: De sorte que le fait est que vous rendez un service moindre à la compagnie avec laquelle vous êtes supposé être en relation qu'au public en général, et ne lui accordez aucun rabais?

M. Woollatt: Oui. Les différents experts en trafic avec qui j'ai discuté cette affaire, après avoir examiné la chose comme ils l'ont fait, ne voient pas la raison pour laquelle nous devrions être compris dans la liste des chemins de fer ou des industries contre laquelle on établit une distribution si ces taux sont annulés. Sandwich est aussi une localité qu'aucun autre chemin de fer n'atteint. Il en sera de même pour Ojibway, lorsque nous y toucherons. Si nous allons à Amherstburg, notre tarif reste à fixer".

Je suis d'avis qu'on ne saurait douter que le réseau a failli dans sa tentative de placer le chemin de fer au pair des conditions formulées par l'adjudication de la "Interstate Commerce Commission" dans la cause des chemins de fer industriels, et de prouver à notre Commission qu'elle devait lui accorder les interdictions que la décision dirigeait contre les réseaux alors en cause. Il semblerait plutôt que la conduite du chemin de fer est motivée par le désir d'augmenter son tarif. S'il n'avait pas existé de voie pour relier les différents voituriers et industriels de Windsor, Walkerville et Sandwich, les rails des différentes compagnies sont installées de telle façon que la Commission aurait sûrement exigé le posage de voies de liaison, et aurait procuré aux expéditeurs le service supplémentaire d'interaiguillage entre les différentes lignes.

La situation, quant aux compagnies, est que ce travail devrait échoir dans l'avenir comme par le passé à l'*Essex Terminal Railway* et non pas aux compagnies

selon les tarifs de l'Ordonnance général sur l'interaiguillage. Le territoire étant ici terrain de concurrence, le service aurait été fait en grande partie aux frais des propriétaires des lignes. Les compagnies ne se proposent pas du tout de réduire leur tarif. La preuve appuie abondamment cette prétention et se lit comme suit:—

M. FLEMING (avocat des expéditeurs indépendants): Voici la situation comme je la comprends. Ces réseaux livreront à Amhurstburg, à 18 milles de Windsor, au même taux qu'à Windsor, le péage supplémentaire du Michigan Central étant compris dans le tarif. Ce serait un fardeau pour Windsor et pour les autres localités que payer un aiguillage supplémentaire jusqu'à leurs usines. Si les chemins de fer réclament un taux supplémentaire sur les marchandises—et c'est une question que je ne suis pas encore en mesure de discuter maintenant—ils imposent une rançon aux usines échelonnées sur l'*Essex Terminal* si l'on exige d'elles le supplément de l'*Essex Terminal* en plus du tarif direct.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION:—Monsieur Martin, l'idée n'est-elle pas qu'au lieu de diminuer votre tarif direct à Windsor par la somme que la compagnie reçoit actuellement, cette compagnie fournit un service d'interaiguillage que vous devriez donner en vertu de l'ordonnance générale? Est-il vrai que vous absorberez ce service au lieu de réduire votre tarif direct?

"M. MARTIN:—Que nous allons absorber le service?

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION:—Oui, simplement maintenir le tarif et prendre ce que le "Terminal" reçoit?

"M. MARTIN:—Cela dépend de la décision définitive sur le status de ce réseau et des autres réseaux du même genre.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION:—Mais supposez que ceci tombe sous le coup d'une prohibition équitablement décrétée,—qu'il existe un mal secret dont nous ne savons rien, et que le public souffre d'une façon quelconque d'un certain contretemps,—vous proposez-vous, en y portant remède, de maintenir le tarif et de prendre pour vous-même et pour les autres réseaux intéressés dans le voiturage le plus long les pleins tarifs d'aujourd'hui dans ce mouvement aux têtes de ligne?

"M. MARTIN:—En d'autres termes nous maintiendrions leurs tarifs actuels et ajouterions les péages de ce réseau aux nôtres?

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: Oui.

"M. MARTIN: C'en serait là le résultat.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: Je comprends.

"M. FLEMING: C'est ce que nous combattons, monsieur le président.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: C'est là tout simplement ce qui en résulterait.

"M. CHISHOLM: C'est le résultat prévu d'après la décision sur les voies industrielles.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: Si nous contournons alors la question en négligeant complètement cette ligne et en ordonnant à vos compagnies de poser des voies d'interaiguillage pour permettre ce service d'après l'ordonnance générale d'interaiguillage, où sera la différence dans la situation, monsieur Martin?

"M. MARTIN: La différence, pour nous, reposerait dans les frais de ces raillages.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: Cela vous coûterait plus cher?

"M. MARTIN: Je vous concède que c'est probable.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: N'est-il pas vrai que si les différents réseaux étaient tenus à cet interaiguillage prévu par l'ordonnance générale, ils dépenseraient plus que sous le régime actuel suivi à Windsor?

"M. MARTIN: Monsieur le président, je n'hésite aucunement à répondre directement à votre question; cela coûterait plus cher aux chemins de fer, de fournir ces facilités, qu'il ne leur en coûte d'utiliser les facilités qui existent en cet endroit.

"LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION: Certainement. De sorte qu'il s'ensuivrait, si ce service local d'interaiguillage devait être enlevé au public, que votre ligne et les autres pourraient absorber les taux péages de la compagnie locale actuelle et ainsi s'assurer un revenu plus fort; mais d'autre part, si le public conservait ce service dont il jouissait par le passé, vous obtiendriez moins, comme question de fait, au lieu de tirer un rapport plus considérable de votre tarif direct?

"M. MARTIN: Oui."

Il ressort que non seulement on n'a pas favorisé chez les expéditeurs du voisinage, mais que le contrôle supposé exercé par la *Canadian Bridge Company* n'a nullement nui à un tiers quelconque; seulement il semble aussi, d'après l'admission d'un représentant des compagnies adverses, que les propriétaires de réseaux exploitent positivement leur service à moins de frais, au lieu de tirer un apport plus faible à cause de l'exploitation de l'*Essex Terminal Railway*."

La suspension des tarifs et des suppléments sera maintenue.

Le sous-commissaire en chef Scott et les commissaires McLean et Goodeve concurrent.

Une ordonnance rejetant les tarifs émane.

RE GRAND-TRONC—TRONÇON DE LA BAIE ASHBRIDGE.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 7 mai 1914:

En l'espèce, la requête a été présentée par M. Raney au nom des propriétaires de l'immeuble débouchant sur la baie Ashbridge, qui réclamaient des droits riverains, y compris le droit d'utiliser aux fins de la navigation la baie Ashbridge et les canaux qui relient cette baie à la baie de Toronto.

La requête demandait la récision de l'ordonnace n° 20288 de la Commission, datée du 8 septembre 1913, qui autorisait le Grand-Tronc à construire un embranchement commençant à un endroit de la partie de son réseau connue sous le nom de tronçon de la baie Ashbridge, à l'est de la rue Cherry, Toronto, et s'étendant de là vers le sud-ouest et le sud le long et au travers de ce qu'on appelle le chemin de 150 pieds, et à travers le chenal Keating sur une distance de 135 pieds; de là allant dans une direction sud et sud-est sur une distance de 2415 pieds dans la région industrielle du port de Toronto.

La requête passait à l'instruction à Toronto le 26 janvier 1914. Elle était combattue par M. McMaster, qui occupait pour la Commission du port de Toronto, et par M. Geary, avocat du conseil municipal de la ville de Toronto.

On prétend que le tronçon en question, porté comme il l'est sur le chenal Keating au moyen d'une structure permanente, arrête la navigation de ce chenal et nuit vraiment, s'il ne les rend pas inutiles, aux chantiers maritimes établis sur la baie Ashbridge, et dont les propriétaires demandent la récision de l'ordonnance antérieure.

Il appert que l'ordonnance contestée a été lancée par la Commission sur consentement de la ville de Toronto et des commissaires du port de cette ville, et que les propriétaires immobiliers que M. Raney représentait n'avaient pas été avertis de la requête et ignoraient son existence, et qu'il n'y avait rien à la connaissance de la Commission pour établir que des droits de navigation étaient lésés. Au contraire, les questions locales de navigation étant aux yeux de notre commission confiées aux commissaires du port de Toronto, la preuve soumise à notre examen comportait qu'au point de vue navigation, la construction du tronçon était dégagée de tout vice.

L'on a de plus établi que comme question de fait le tronçon était construit pour la Commission du port de Toronto, car la lettre de l'ingénieur de la Commission, mise en dossier ici, dit que la Commission désirait faire construire la voie le plus tôt possible. Il ressort de plus que la construction de la voie était nécessaire à l'assainissement du district et à l'exécution des projets de la commission du port.

Il en résulte que la véritable opposition faite à la requête lors de l'audience était affirmée au nom de la commission du port et de la Cité. Il est certain que si la Commission des chemins de fer avait su qu'il était question de droits riverains quelconques dans la baie Ashbridge, ainsi que de droits de navigation dans le chenal, nulle ordonnance n'aurait été donnée sans avis aux intéressés. Il restait deux remèdes aux requérants, d'abord le recours en loi, puis le recours à la Commission sous forme de requête, qu'on présente maintenant.

L'on apprenait à l'audience que les requérants avaient déjà intenté une poursuite à la ville, et à la Commission du port comme intimée; on demandait comme remède, entre autres, une déclaration des droits de navigation dans la baie Ashbridge.

L'on apprenait de plus que l'espèce avait été instruite par l'honorable Chancelier que toute la preuve avait été produite, et que la cause attendait jugement.

La commission croyait dans les circonstances que la requête devait attendre le prononcé du jugement, la question de navigation étant commune aux deux litiges. La cause fut donc ajournée, mais à condition que la Commission du port entreprendrait de dérader, prêts à livrer, tous les bateaux construits dans l'un quelconque des chantiers maritimes de la baie, jusqu'au mois de mai après l'instruction.

La requête, telle que sursise, était inscrite à l'instruction de la dernière audience de la Commission, le 24 avril 1914. Elle fut rayée de la liste à la suite d'une lettre de MM. Mills, Raney et Cie., qui se lit comme suit:—

> "Nous avons reçu votre avis du 9 courant nous disant que la question serait inscrite à l'instruction à la prochaine séance de la Commission à Toronto, le 24 courant. La question avait été ajournée à l'audience dernière en attendant la décision du Chancelier sur les poursuites alors en cours pour jugement quant à la question de navigation de la baie Ashbrige et du chenal Keating. Depuis lors, le jugement du Chancelier a été prononcé, et il est inscrit en appel. Nous supposons que la cause devra surseoir jusqu'à la décision sur l'appel.
>
> "Nous suggérons que la question soit rayée de la liste, quitte pour l'une ou l'autre partie de la réinscrire sur l'avis à la partie adverse et à la Commission, après la décision sur l'appel.
>
> "Nous adressons copie de la présente lettre à MM. McMaster, Montgomery et Fleury, procureurs de la Commission du port".

Le jugement de l'honorable Chancelier décrète que les requérants n'ont aucun droit de navigation dans le chenal Keating ou la baie Ashbridge. En dehors de cette question de navigation, rien n'appuie la requête. L'appel signalé dans la lettre de MM. Miller-Raney et Cie. vient des demandeurs.

Les parties discutent maintenant les conditions de l'ajournement du 26 janvier 1914, M. Raney prétendant que l'assurance donné par M. McMaster, et d'après laquelle l'ajournement fut accordé, assurait aux requérants un accès continu à la baie de Toronto jusqu'au réglement du litige. D'autre part M. McMaster prétend que la Commission du Port n'est responsable qu'autant qu'il s'agit de la sortie des bateaux construits entre l'audience et le mois de mai si ces bateaux ne pouvaient pas sortir par le chenal. Cette question est très importante pour les requérants, mais il y a peu de chance de discuter les conditions auxquelles l'ajournement a été accordé. Voici la preuve sur ce point:—

> "Le président: Quel mal y aura-t-il a laisser la question en suspens pour quelques mois?

"M. RANEY: Voici, monsieur. Ces particuliers n'ont pas été avertis par la Commission. Ils ont des industries en fonctionnement, des affaires en marche.

"M. MCMASTER: Ils ne font rien à cet endroit aujourd'hui.

"M. RANEY: Pardon, ces particuliers, depuis des mois, à vrai dire depuis deux ans, ont été constamment sur les épines. Personne ne leur a dit ce qui leur était réservé. La Commission du Port ne veut rien leur dire. Ils ne savent si, en construisant des bateaux, ils pourront les sortir ou non. Ils construisent l'hiver, sans attendre au printemps.

"M. MCMASTER: Nous sortirons leur bateaux pour eux.

"LE PRÉSIDENT: Accepterez-vous de sortir tout bateau qu'ils construiront?

"M. MCMASTER: Nous entreprendrons de sortir tout bateau qu'ils construiront d'ici mai. Nous les sortirons sur un train s'il y a lieu.

"M. COUSINS: (ingénieur de la Commission du Port) Nous pouvons les sortir sans avarie.

"LE PRÉSIDENT:—Sans frais pour eux?

"M. MCMASTER:—Ils peuvent sortir sous leur propre force motrice.

"LE PRÉSIDENT:—Mais s'ils ne peuvent sortir?

"M. MCMASTER:—S'il nous faut les transporter—s'ils ne peuvent pas dérader à flot—nous les transporterons à nos frais. S'ils peuvent flotter ils devraient sortir sous leur propre impulsion.

"LE PRÉSIDENT:—Naturellement, M. Raney ne veut pas autre chose?

"M. RANEY:—Je ne m'oppose pas à ce que la question reste en suspens avec cette entente. Il reste simplement ceci, c'est que le Chancelier peut ne pas régler la question de navigation.

"LE PRÉSIDENT:—Je suppose alors qu'il nous faudra l'étudier. Vous sortirez tous les bateaux qu'ils construiront d'ici au mois de mai et qu'ils ne pourront pas sortir par le chenal".

La Commission du Port doit enlever, sans frais pour les requérants ou tout autre, tout bateau automobile qu'ils ont maintenant prêt à livrer. Il est inutile de savoir quand ils ont été finis. L'esprit de l'entente était que les requérants devaient être mis en posture de pouvoir livrer leurs bateaux prêts au marché au temps indiqué, et que si le pont en question empêchait ces bateaux de sortir sous leur propre impulsion, la Commission du Port devait les sortir sans frais pour les requérants.

La liste des bateaux prêts à livrer doit être remise d'ici une semaine à la Commission du port, et la responsabilité de cette dernière en l'espèce finira dès qu'elle aura placé ces bateaux dans la baie de Toronto, si comme question de fait ils ne peuvent pas être conduits dans le chenal.

Nul autre ordonnance n'émane, et la Commission ne juge ni d'un côté ni de l'autre sur la navigabilité du cours d'eau, la question étant comprise dans la décision de l'honorable chancelier, et la requête ayant été retardée pour permettre de poursuivre jusqu'au jugement l'appel de cette décision.

Le sous-commissaire en chef Scott concourt.

EMPLACEMENT DE GARE SUR LE PACIFIQUE-CANADIEN, A COQUITLAM, C.-B.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 7 mai 1914:

Requête du Pacifique-Canadien demandant une ordonnance approuvant l'emplacement d'une station à Coquitlam, Colombie-Britannique, comme il appert aux plans soumis à la Commission.

La requête primitive en l'espèce, qui avait été fortement discutée, a été entendue à l'audience de la Commission, tenue à Vancouver, le 29 novembre 1912.

Bien que la requête vint, pour la forme, du Pacifique-Canadien, la responsabilité était acceptée par la *Coquitlam Terminal Company,* corporation immobilière qui désirait faire transporter la gare de New-Westminster à un endroit de Coquitlam plus

rapproché de sa propriété; la question des commodités de chemin de fer, d'après la façon dont la cause était alors présentée, ne donna pas lieu à une controverse accentuée, et n'avait qu'une importance secondaire.

La Commission a constaté que ces considérations ne permettaient aucunement de transporter la gare de New-Westminster; que nulle gare ne devrait être déplacée tout simplement pour promouvoir des intérêts immobiliers d'une région au détriment d'une autre région, ou pour avancer les intérêts d'un nouvel emplacement urbain.

Après audience, mais avant le jugement, j'examinais avec le commissaire McLean les accommodements actuels de New-Westminster. Nous en sommes venus à la conclusion que si les conditions pouvaient plus tard exiger une modification, l'intérêt public ne demandait pour lors aucun changement.

Une nouvelle requête de la compagnie était entendue en audience par la Commission, à Vancouver, le 19 mai 1913. On prétendit alors pour la compagnie que s'il était à son point de vue désirable, quant à l'agrandissement les facilités existantes, de construire une gare à Coquitlam, à l'endroit indiqué sur le plan produit, elle croyait fermement que la majorité des intéressés de la localité seraient dans leur propre intérêt en faveur d'obtenir des facilités augmentées; que la requête ne serait pas poussée par la compagnie du chemin de fer tant qu'un vote n'aurait pas été pris à ce sujet pour savoir ce que voulait vraiment l'intérêt local. En conséquence, la municipalité de Coquitlam adopta un réglement plébiscitaire intitulé *the Port Coquitlam Station Referendum Bylaw,* qu'on soumit aux électeurs le 29 septembre 1913.

Le plébiscite soumis donnait aux contribuables le choix d'exprimer leur opinion en faveur de la construction de la nouvelle gare à (1) l'extrémité nord du chemin de l'école, ou (2) sur l'emplacement actuel; le rapport du secrétaire municipal sur le vote donne:

Pour le changement.	178
Contre.	70
Bulletins annulés.	3

ce que signifie naturellement que dans ce vote la grosse majorité demandait la construction à l'extrémité nord du chemin de l'école plutôt que sur l'emplacement actuel.

A la suite du vote, la municipalité de Port-Coquitlam présenta sa requête en demande d'un ordonnance recommandant au Pacifique-Canadien de construire une gare nouvelle à l'extrémité nord du chemin de l'école.

Le 8 octobre, la municipalité de Coquitlam adoptait et soumettait plus tard à la commission une résolution en faveur du maintien de la gare sur l'emplacement actuel.

On a nié la justice du plébiscite dans une série de documents, soumis à la commission par les adversaires de la requête en changement d'emplacement, et de nombreuses pétitions nous sont arrivées.

Lors de l'audience de la commission, le 27 octobre 1913, à Vancouver, M. MacIntyre comparaissait pour la ville de Coquiltlam et demandait que la requête de la ville sur la construction d'une gare au pied du chemin de l'école, à Coquiltlam, fut inscrite pour instruction. Cette demande fut accordée et la requête fut entendue à la même audience, M. Cowan comparaissant pour ceux qui étaient intéressés à retenir la gare sur son emplacement actuel, et M. Peters comparaissant pour le Pacifique-Canadien.

L'instruction a fait ressortir que l'opposition au vote était basée non seulement sur une allégation à l'effet que l'emplacement du chemin d'école, tel que soumis aux contribuables, était indésirable, mais aussi parce que le vote à l'appui du déménagement projeté venait des bulletins de non-résidents. Il est toutefois prouvé que 148 résidents ont voté, et que 70 seulement des votes étaient inscrits en faveur du site actuel; en accordant ainsi l'entité des 70 votes à des contribuables domiciliés dans la localité, le mieux qu'on puisse dire quant à la commodité locale et au désir des con-

tribuables du lieu est qu'ils sont très également divisés sur la question, et qu'il n'y a aucune manifestation publique d'une prépondérance d'intérêt en faveur du maintien de l'emplacement actuel.

Naturellement quelques propriétaires fonciers seront effectés par le déplacement vers l'est des facilités de gare. Tout changement d'emplacement dans les facilités de chemin de fer nuit nécessairement à quelqu'un; mais une foule d'autres voituriers en tirent profit. La question est donc d'importance collatérale plutôt que primordiale. La Commission désire vérifier si les facilités existantes, par suite des conditions modifiées et du trafic augmenté, sont suffisantes ou non; et si elles ne le sont pas, si on peut les rendre suffisantes et utiles sur l'emplacement actuel; ou, en dehors de cela, quel est, dans l'intérêt public, le meilleur emplacement de gare à Coquitlam. L'intérêt public dont il s'agit ici n'a rien à voir de prime abord dans la question des valeurs foncières, d'une façon ou d'une autre, ou dans les dommages fonciers; ils s'agit de l'intérêt prépondérant de ceux qui achalanderont la gare, les gens de Coquitlam et des régions voisines, qui ont droit à des facilités de transport convenables et suffisantes.

On a de plus démontré à l'audience que ceux qui s'opposaient au déplacement de la gare pensaient comme susdit que l'emplacement choisi par la municipalité était mauvais. Quant à la proposition de la municipalité d'une part et à l'emplacement recommandé par la compagnie de chemin de fer, la preuve dit:—

> " M. Cowan: Des deux maux, je crois que le chemin de l'école est le pire. Je ne crois pas qu'il y ait grand doute là-dessus.
>
> " Le Président: Pourquoi? Il est plus rapproché.
>
> " M. Cowan: C'est un cul-de-sac. C'est une folie. Il y a un marais immédiatement à l'ouest. Il n'y a actuellement ni accès ni sortie à cet endroit, sans chaussures gommées ou quelque chose du genre. Je crois que votre ingénieur dira incessamment que c'est hasardeux.
>
> " Je puis ajouter que la compagnie de chemin de fer confirme virtuellement ce que je dis.
>
> "Le Président: Mais oui, elle veut la gare dans son voisinage.
>
> " M. Cowan: Elle la veut à 16.
>
> " Le Président: Vous êtes avec le Pacifique-Canadien quant au chemin de l'école?
>
> " M. Cowan: Oui."

Au point où la question en est rendue, il faut ajouter que le vieil emplacement et le nouveau sont tous deux dans les limites de la même municipalité; et que la posture de la ville est celle-ci: Si l'emplacement du chemin d'école est mauvais, la municipalité préférerait que les agrandissements qu'elle dit nécessaires dans l'intérêt des transports augmentés fussent assurés au public sur l'emplacement offert par le Pacifique-Canadien plutôt que de tenter de les établir sur l'emplacement actuel.

La Commission n'avait aucun avis à l'effet que l'espèce serait instruite, et n'avait aucun document à consulter lors de l'audience; il a donc fallu attendre pour donner la décision.

Depuis l'audience, la Commission a fait faire une inspection du local et des emplacements proposés. M. Spencer, qui agit aujourd'hui à titre de chef d'exploitation de la Commission, fait rapport contre l'emplacement actuel; il dit que dans l'intérêt de la sûreté et d'un service meilleur on devrait construire une gare nouvelle. Ci-suit une partie importante de son rapport:—

> " Le mouvement des marchandises et des voyageurs, aller à Westminster ou retour, est transféré au tronc ou du tronc à la jonction Westminster, auxquelles fins la compagnie meut huit trains mixtes par jour dans cet embranchement,—tous entre huit heures du matin et onze heures quinze du soir. Ces trains utilisent tous l'"Y" indiqué pour arriver au débarcadère de la gare de la jonction

Westminster, et passent sur le tronc pour aiguiller, charger et décharger les messageries, les bagages, etc., et pour aller sur l'aile ouest de l' " Y " et river les locomotives ou wagons, ou les deux, à chaque voyage; et comme les wagons destinés à la halle aux marchandises de la jonction Westminster ou pour livraison ou chargement sur le rail de camionnage restent sur l'évitement,—cet évitement se trouvant à l'intérieur de la courbe de l' " Y ",—il s'ensuit une situation dangereuse, ces wagons et la halle aux marchandises elle-même cachant la vue du train qui utilise l'"Y" au piéton qui va à la gare ou qui en vient, gare à laquelle on n'arrive qu'en traversant les rails, par le chemin Dewney, extrémité est du débarcadère.

" Un hôtel se trouve au nord des rails, immédiatement devant la station de Westminster. L'entrée de cet hôtel se trouve sur le tracé du chemin de fer, et les gens traversent la voie, du débarcadère à l'hôtel, très librement; et comme deux voies principales et un aiguillage y conduisent, une autre situation dangereuse s'ensuit tant pour le mouvement de la voie principale que pour le virage du train de l'embranchement Westminster.

"La gare des voyageurs est un vieil édifice ayant un ou deux appentis; elle contient deux salles d'attente et les bureaux des marchandises, des billets et du télégraphe. Si le bâtiment est propre, il est sûrement trop vétuste et exigu pour la commodité du public voyageur, surtout par le mauvais temps.

"La compagnie du chemin de fer dit qu'elle reçoit près de cent voyageurs allant à ou venant de Westminster tous les jours. Les ventes locales en billets à la jonction Westminster, pour novembre, accusent 1981, soit une moyenne de 66 par jour. Le mouvement des marchandises à la jonction Westminster accuse pour le mois de novembre:

Reçu.	674 tonnes.
Expédié.	473 "
Total.	1,147 "

avec en plus 3,803 tonnes en vagons de gravier expédiées à Vancouver et non manœuvrés sur l'évitement indiqué."

M. Spencer dit sur l'évitement qui fait face au chemin de l'école:

"Du côté opposé au chemin d'école la compagnie n'a pas assez de terrain pour construire un bâtiment convenable sans empiéter sur le chemin, très étroit à cet endroit; et c'est trop près de la rue Shaughnessy.

"L'emplacement de la compagnie est de 1310 pieds; il est de 640 pieds plus éloigné de la rue Shaughnessy que l'emplacement du chemin d'école; il donnera tout l'espace voulu à un train réglementaire sans boucher la rue Shaugnessy. Cet emplacement est aussi plus rapproché du centre actuel de la population, et il est en conséquence central pour la majorité.

"Je recommande que la requête de la compagnie soit approuvée."

La Commission a aussi fait étudier soigneusement par M. Kerr, son ingénieur de district, le plan de surface préparé par M. Webster, et le plan de surface préparé par le Pacifique-Canadien, ainsi que l'emplacement projeté du chemin d'école. M. Kerr dit que si le plan de M. Webster était adopté, il nuirait à son avis au développement de la ville et aux intérêts du public en général; que l'emplacement ne donne pas assez d'espace pour le commerce de l'avenir; qu'il se trouve à l'extrême ouest de la ville; qu'il n'y a pas de place pour manœuvrer les marchandises; que ce ne serait pas un bon endroit pour établir un parc à bestiaux. Il ajoute que l'entrée sur la rue des hangars à marchandises, d'après le plan Webster, serait dangereuse et pourrait entraîner de graves accidents en ce qu'elle traverserait l'embranchement de Westminster. Il dit en conclusion qu'en tenant compte des intérêts de la ville, de la

compagnie et du public en général, la compagnie devrait être autorisée à placer sa gare sur l'emplacement qu'elle a choisi, immédiatement à l'est de l'extrémité nord du chemin Kingsway.

La Commission a soigneusement étudié les différents emplacements et a pris grand soin de disposer raisonnablement de la question, surtout parce que les habitants plus anciens, dans la partie ouest de la ville ,près du site actuel, seront plus ou moins affectés par le déménagement de la gare—aspect qui arrêterait sûrement le déplacement s'il n'entrait en jeu des questions primordiales de sûreté et de commodité publique dans la localité qui doit être desservie par la gare.

La Commission croit maintenant que les facilités de transport par train sont devenues insuffisantes à Coquitlam et qu'il est nécessaire que la compagnie prolonge son garage, augmente ses évitements et établissement des voies de passage. Nos ingénieurs sont d'avis que l'installation de l'"Y" de la jonction Westminster ne permet pas les agrandissements en cet endroit même. Une forte opposition à cet emplacement vient du fait que les voies de camionnage et des halles aux marchandises ne peuvent être atteintes qu'en traversant l'une ou l'autre des voies maîtresses.

A tout bien considérer je suis donc d'avis, non pas aux fins d'aider la vente foncière, mais dans l'intérêt public local, que la Commission devrait accorder la requête de la compagnie, l'autorisant à construire sa gare de Coquitlam sur l'emplacement immédiatement à l'est du chemin Kingsway, aux conditions à inscrire dans l'ordonnance:

1° Que le débarcadère de la gare soit prolongé jusqu'au passage de l'école pour donner accès de cet endroit à la gare.

2° Que la compagnie de chemin de fer cède à la municipalité, sans frais, une bande de terre disons de vingt pieds de largeur, pour élargir le chemin venant de la jonction Westminster à la nouvelle gare projetée, tout litige sur la largeur exacte ou les proportions de cette bande devant être réglé par la Commission.

3° Que la compagnie donne à la municipalité, selon l'offre déjà faite, le pont d'acier signalé à l'audience, aux conditions à arrêter entre la compagnie et la municipalité, si cette dernière désire acquérir le pont susdit.

4° Que la compagnie ne fermera pas sa gare de la jonction Westminster sans consentement préalable de la part de la Commission; il est compris que dans les conditions actuelles ce consentement est refusé.

Les commissaires Mills et Goodeve concourent.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 18 juillet 1914.

Le jugement ci-contre était prêt avant le dernier voyage de la Commission dans l'Ouest. Il a été retenu parce que, si la Commission ne doutait pas de la justesse de ces conditons, il pouvait se faire qu'en vertu de changements dans les circonstances, l'ordonnace pourrait ne pas émaner, la Commission croyant que si les facilités actuelles étaient le moindrement suffisantes, la gare devait être maintenue en son assiette actuelle à cause de la population qui s'était établie dans son voisinage immédiat.

En conséquence de l'inspection que j'ai faite en juin dernier, il est évident que les affaires ont tellement diminué qu'il est impossible de garder la gare sur l'emplacement actuel. Avant de vérifier ceci, la Commission était avertie par M. McKenzie, maire de Coquitlam, que dans l'intérêt futur de la ville on devrait savoir sans plus de retard si la gare devait ou non être déplacée et en quel endroit on devait l'établir en fin de compte.

Je ne doute pas que l'arrêt des affaires est seulement temporaire et que les facilités présentes seront avant longtemps insuffisantes.

En raison de la requête de la ville aux fins de régler la question sans retard, le jugement de la Commission, déjà évoqué, sera maintenant prononcé.

Le commissaire Goodeve concourt.

Ordonnance en conséquence.

REQUÊTE DE LA "MONTREAL LIGHT HEAT AND POWER COMPANY" DEMANDANT L'AUTORISATION DE POSER UNE CANALISATION À GAZ DE TRENTE POUCES, DES USINES NOUVELLES DE LA COMPAGNIE, CANAL LACHINE, À TRAVERS LA PROPRIÉTÉ ACTUELLEMENT LOUÉE PAR LE GRAND-TRONC, DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, N[os] DU CADASTRE 1005, 1026 ET 1025, PAROISSE DE LACHINE, PRÈS DE L'EXTRÉMITÉ OUEST DES GARAGES DE TURCOT.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 20 mai 1914.

La cause était entendue à Montréal le 15 mai 1914.

Le jugement fut réservé après les plaidoiries, et la question était soumise à l'ingénieur en chef de la Commission, lequel devait faire rapport sur les questions de génie.

On a cru à l'audience qu'il serait très dangereux de permettre le passage d'un canalisation à gaz d'un tel diamètre sous des voies ferrées, surtout parce que le terrain était d'une nature friable et que les plans du chemin de fer exigeraient l'utilisation de cette propriété comme garage, ce qui entraînerait plus ou moins de martèlement à cause de la nature imparfaite du terrain surjetant la canalisation projetée.

M. Mountain a fait depuis rapport à l'effet que le travail peut-être poussé sans danger car on peut creuser la tranchée sous les voies du Grand-Tronc dans le terrain primitif. C'est ce qu'il faut nécessairement faire. M. Mountain est d'avis que le travail peut être autorisé sans danger pour la sécurité publique, à condition d'être fait à la satisfaction complète de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc.

L'endroit où la compagnie électrique désire traverser la propriété de la compagnie de chemin de fer, n'est en ligne avec aucune rue, et la compagnie est, comme n'importe quel autre propriétaire de terrain, sujette aux dispositions de la loi des chemins de fer qui donnent à la commission une certaine juridiction sur la propriété de la compagnie.

Les travaux nécessitent l'occupation d'environ 1,200 pieds de terrain dans les cours du chemin de fer.

M. Chisholm, qui représentait la compagnie de chemin de fer, a prétendu qu'on ne pouvait faire droit à la demande en vertu d'aucun article de la loi et qu'on ne pouvait pas autoriser la pose du tuyau en vertu de l'article 250, lequel, comme il l'a soutenu, ne confère que le droit de s'adresser à la municipalité ou au propriétaire voisin. L'article mentionné par M. Chisholm et invoqué en faveur de l'application du sous-article (*b*), article 250 de la loi, se lit comme suit:—

> " Lorsqu'une municipalité ou un propriétaire de terrain désire obtenir le droit de faire du drainage ou de poser des tuyaux d'une manière temporaire ou permanente en travers, le long, au-dessus ou au-dessous du chemin de fer ou de tous autres travaux ou terres de la compagnie, la commission peut, sur la demande ou la plainte de la municipalité ou du propriétaire de terrain, ordonner à la compagnie de construire le dit drainage ou de poser les dits tuyaux, et peut obliger le requérant à soumettre à la commission les plan et profil de la partie du chemin de fer devant être affectée, ou peut donner instruction à un ingénieur-inspecteur, ou à toute personne qu'elle jugera à propos de nommer, d'inspecter les lieux en question et, si c'est nécessaire, de faire sur place une enquête au sujet de la nécessité du dit drainage ou des dits tuyaux et de ce qu'exigerait leur installation, et de faire un rapport complet sur le tout à la commission."

Le sous-article 3 du même article décrète aussi que:—

> " La commission, après avoir reçu ce rapport, peut, d'après le dit rapport ou suivant son propre jugement, ordonner comment, où, quand, par qui et à quels termes et conditions le dit drainage peut être effectué ou les dits tuyaux posés, construits et entretenus en tenant un compte raisonnable de tous les intérêts légitimes."

D'après les témoignages, il appert que cette compagnie est propriétaire, et même propriétaire voisin, et comme je l'ai laissé entendre, je suis d'avis qu'en droit la commission a le pouvoir d'édicter l'ordonnance demandée.

La compagnie a prétendu, lors de l'audition des témoins, que pour servir le public et remplir l'obligation qu'elle a comme compagnie d'utilité publique, il lui était absolument nécessaire de poser des conduites de gaz en travers de la propriété de la compagnie de chemin de fer afin de desservir un grand nombre d'habitants de Montréal. Je trouve qu'il n'y a pas de doute du tout quant à la nécessité publique des travaux et qu'il n'y a pas d'autres moyens raisonnables d'avoir accès l'autre côté sans traverser la propriété de la compagnie de chemin de fer. Dans les circonstances, je suis d'avis qu'une ordonnance devrait être édictée.

Il faudrait, cependant, traiter la compagnie de chemin de fer de la manière dont tout autre propriétaire de terrain aurait le droit d'être traité. on seulement les travaux devraient se faire suivant les exigences raisonnables de l'ingénieur en chef de la compagnie de chemin de fer de façon à assurer la sécurité du public voyageur, mais on devrait prendre des mesures pour permettre de pomper l'eau de la principale conduite de gaz ou de nettoyer ou réparer autrement la conduite principale sans nuire aux opérations de la compagnie de chemin de fer.

La compagnie de gaz doit avoir toute la responsabilité de l'entretien de la conduite et indemniser la compagnie de chemin de fer pour toute perte, tout dommage à la propriété de la compagnie ou toute blessure à ses employés ou au public voyageant sur les trains de la compagnie.

Traitant la compagnie de chemin de fer comme un propriétaire de terrain ordinaire, la compagnie de gaz devrait soit s'entendre avec la compagnie de chemin de fer au sujet du montant des dommages à payer, s'il y en a, ou, si une entente est impossible, exercer ses pouvoirs d'expropriation (si elle en a), de manière à faire fixer par des arbitres le montant de la compensation. Si la compagnie de gaz n'a pas les dits pouvoirs d'expropriation et si elle ne peut traverser le terrain en question qu'en vertu d'une ordonnance de la commission, on pourra plus tard demander des instruction quant à l'évaluation des dommages.

Je pense que la commission, en vertu de la loi, a le droit d'imposer ces conditions comme conditions suspensives de l'autorisation qui, selon moi, devrait être accordée.

Si les exigences de l'ingénieur de la compagnie à cette dernière de chemin de fer quant au tracé et à la nature des travaux sont déraisonnables de l'avis de la compagnie de gaz, ces détails seront réglés par l'ingénieur en chef de la commission. Le commissaire McLean est du même avis. Rapport 17, cause 330, chemins de fer du Canada.

REQUETE DE M. MCPHERSON DEMANDANT UNE ORDONNANCE POUR OBLIGER LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN À CONSTRUIRE UNE VOIE DE GARAGE DEPUIS UN ENDROIT SITUÉ SUR SA VOIE PRINCIPALE JUSQU'À LA CARRIÈRE DE PIERRE DU REQUÉRANT, DANS LE LOT 22, CONCESSION 7, "GORE OF PUSLINCH", COMTÉ DE WELLINGTON, ONTARIO.

Décision du commissaire en chef Drayton, 20 mai 1914.

La requête a été entendue le 24 avril 1914, à la séance tenue par la Commission à Toronto.

La compagnie de chemin de fer s'y est opposée, la cause s'est plaidée et la commission a suspendu son jugement jusqu'à ce que les difficultés de génie civil, signalées par la compagnie, puissent être vérifiées par un ingénieur de la commission après l'inspection de l'endroit en question. Cette inspection a eu lieu depuis et la commission en a reçu le rapport.

Les objections soumises par la compagnie étaient en grande partie basées sur cette prétention que l'établissement d'un aiguillage briserait la voie principale de la compagnie à un endroit situé entre les bornes milliaires sept ou huit de la compagnie à l'ouest de la jonction de Guelph. La ligne n'est actuellement que d'une seule voie. On a prétendu de la part de la compagnie, que c'était là une des parties les plus occupées de la ligne et qu'il passait entre quarante et cinquante trains par jour à cet

endroit et que le trafic était considérable au point la compagnie songeait à établir une double voie.

Le rapport de l'ingénieur de la Commission indique que la voie de chargement demandée quitterait la voie principale à 2,700 pieds seulement à l'ouest d'une autre voie de chargement et qui se rend à une carrière; que la rampe de la voie principale est de ·757 par 100 pieds; qu'à l'ouest de la voie de chargement en question la ligne est droite, mais qu'à l'est il y a une courbe à peu de distance; et qu'à un mille plus loin, à l'ouest, il y a une autre voie de chargement, c'est-à-dire que la voie principale a déjà été coupée à deux endroits entre Puslinch et Leslie, distance d'environ sept milles.

Il n'y a pas de doute que le fait de rompre les voies principales pour établir des aiguillages à des endroits où les trains passent à grande vitesse est plus ou moins dangereux.

M. Guthrie, qui représentait le requérant, a signalé le fait que la compagnie avait établi d'autres aiguillages et qu'il n'y aurait pas plus de danger avec cet aiguillage qu'avec les autres. Cela est sans doute vrai. D'un côté, parce que la compagnie s'est trompée dans le passé ou que pour obtenir du trafic elle a dans une certaine mesure compromis la sécurité de ses trains, il ne s'en suit pas que la commission doive approuver ou suivre cette pratique.

Dans le passé, on a souvent mis des aiguilles là où elles ne pouvaient pratiquement pas nuire, étant donné le peu de trafic qui se faisait sur ces lignes et la lenteur d'allure des trains, et l'on peut difficilement s'en débarrasser une fois que les conditions sont changées.

La question se résume à déterminer si l'on doit accommoder le requérant en prolongeant la voie de chargement de la carrière Maloney—qui coûterait probablement quelque $3,000 ou $4,000 de plus qu'un embranchement direct—ou si l'on doit risquer la sécurité de la circulation des trains.

Selon moi, il n'y a pas de doute qu'on doit refuser la demande. Je crois cependant que si le requérant désire faire prolonger jusqu'à sa propriété l'embranchement de la carrière Maloney, on devra édicter une ordonnance à cette fin.

Cependant, si l'on pose une double voie, les objections disparaissent.

On peut construire l'aiguillage à une pente de 1·35 à partir de la voie principale et avec la double voie il deviendra un aiguillage où les trains passeront lentement et qu'on ne pourra plus raisonnablement appeler dangereux.

Le requérant a donc à choisir entre attendre que la double voie soit posée pour construire son embranchement ou faire prolonger le tronçon de la carrière Maloney en se conformant aux stipulations de l'article 226 de la loi.

Le commissaire Goodeve a abondé dans ce sens.

CITÉ DE HAMILTON ET CHEMIN DE FER T. H. & B.—VOIE DE CHARGEMENT TRAVERSANT L'AVENUE VICTORIA-SUD.

Décision du commissaire en chef Drayton, 21 mai 1914:

Dans cette cause il s'agit de la construction d'un embranchement élevé traversant l'avenue Victoria-Sud dans la cité de Hamilton, Ontario, et se rendant aux terrains de la cie "Gillies-Guy Coal".

La compagnie de charbon, semble-t-il, a demandé un embranchement à la compagnie de chemin de fer et comme la compagnie de chemin de fer était d'avis que la compagnie de charbon avait droit à cet embranchement, elle a demandé, en vertu des articles 222 et 223 de la loi des chemins de fer, une ordonnance autorisant la construction de cet embranchement.

La demande était approuvé par le conseil de la cité de Hamilton dont le consentement écrit a été mis au dossier par la commission. Ce document se lisait comme suit:

> "Nous ne nous opposons nullement à ce que la commission des chemins de fer du Canda émettre une ordonnance pour permettre la construction par

la compagnie de chemin de fer *Toronto, Hamilton & Buffalo* d'un tronçon entrant sur les terrains de la *Gillies Guy Limited* et traversant l'avenue Victoria sur un viaduc, suivant les plans soumis, mais avec les modifications suivantes: Qu'une pile soit placée à l'est du trottoir actuel du côté est de la rue et que les voies traversant la rue sans aucun autre support jusqu'au côté ouest de la rue en ligne avec le bord extérieur du trottoir de ce côté; que toute cette construction soit jugée satisfaisante par l'ingénieur de la cité et que la compagnie de chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* indemnise la ville quand elle recevra des réclamations provenant de la construction ou du maintien de ce passage élevé. Le privilège ainsi accordé devra durer tant que le conseil le jugera à propos".

Cette décision a été prise par le conseil à sa séance du 31 mars 1914.

La commission, plus tard, par l'ordonnance 21,618, a autorisé la construction de l'embranchement. L'ordonnance exigeait que la compagnie de chemin de fer indemnise la cité pour toute réclamation provenant de la construction ou du maintien du passage élevé, laissant la question des détails de la construction à la discrétion de l'ingénieur en chef de la commission et stipulant que l'autorisation de construire un viaduc devait être sans préjudice des droits qu'avait la cité de demander qu'on enlève ce viaduc.

Bien que l'ordonnance soit en date du 7 avril 1914, elle n'a été envoyée aux parties que le 14 avril 1914 alors qu'on leur en a transmis des copies certifiées qui n'ont pas dû leur parvenir avant le 15 avril 1914.

Le 16 avril 1914, la commission a reçu une lettre du greffier de la cité retirant le consentement de la cité parce que la compagnie avait refusé d'accepter les conditions contenues dans le consentement écrit qui avait été donné. La lettre du greffier de la cité était en date du 15 avril.

La demande formelle de rescinder l'ordonnance, reçue plus tard, se lisait:—

> "Si la construction du dit viaduc a lieu, elle mettra la corporation dans l'impossibilité de donner à l'avenue Victoria la bonne pente qui permettrait aux véhicules de se rendre à l'avenue Charton par l'avenue Victoria. La corporation de la cité a dépensé de grosses sommes d'argent pour acheter des terrains afin de construire des parcs entre les rues Wellington et Wentworth et l'avenue Charton-sud, et il n'y a pas d'accès aux dits terrains quand on vient de l'ouest sauf par l'avenue Victoria et un passage étroit situé à l'ouest des dits terrains".

La requête déclarait aussi que, le 16 avril, on avait averti l'avocat de la compagnie de chemin de fer qu'on demanderait que l'ordonnance soit rescindée et qu'on l'avait ensuite prévenu de ne commander aucuns matériaux pour la construction de l'embranchement en question. La compagnie, en répondant à la demande prenait une attitude générale sur les différentes questions soulevées par la corporation et prétendait avoir déjà commandé tous les matériaux requis pour les travaux avant le 16 avril; qu'une grande partie de ces matériaux étaient arrivés et que d'autres étaient en transit; et que si l'ordonnance de la commission était rescindée, suivant la demande de la cité, non-seulement la compagnie de chemin de fer subirait de gros dommages mais que la compagnie de charbon en souffrirait beaucoup puisquelle avait aussi avant cette date donné de fortes commandes de matériaux qui devaient être apportés sur cet embranchement.

Nous avons entendu le 23 avril 1914 la requête de la ville demandant que l'ordonnance soit rescindée.

A l'audience, on a prouvé que les matériaux avaient été commandés, suivant la prétention de la compagnie.

On a établi au nom de la cité, que le parc des Montagnes qu'on projetait n'était pas seulement une entreprise en perspective mais qu'on avait acheté certaines propriétés et qu'il fallait améliorer la pente de l'avenue Victoria.

Le contrôleur Morris, du conseil de la cité, a donné comme suit la raison pour laquelle on avait consenti:

> "Je crois que je puis vous donner la raison, monsieur le président. Il peut vous paraître très simple et vous pouvez ne pas être capable de comprendre que quelques-uns des membres du conseil aient agi de cette façon. Mais voici le secret de toute l'affaire: A l'heure actuelle le penchant de la montagne n'est pas embelli, ce n'est pas un parc, et d'aucuns croient que cette voie déparerait peut-être les abords du parc pendant 5 ou 10 ans; et ils disent que s'il s'agit d'une longue période de temps—5 ou 10 ans—aussi longtemps qu'il plaira au conseil, lorsque le parc sera fait et embelli, il faudra que cela disparaisse."

La compagnie a prétendu que la construction d'un parc du côté sud dans un avenir prochain ou éloigné était impraticable.

La Commission a suspendu sa décision en attendant qu'on ait inspecté les lieux, ce qui a eu lieu depuis.

Je suis d'avis que s'il est probable qu'il faudra du temps et beaucoup d'argent, le parc projeté est parfaitement faisable et qu'on ne devrait rien faire pour en contrecarrer le projet.

Sans doute, la seule raison pour laquelle la municipalité avait de mettre la question sur le tapis était la crainte que la Commission ne tint pas compte des exigences de la construction d'un parc et de l'opportunité de faire entretenir les abords de manière à ne pas déparer le parc.

Je ne crois pas que la municipalité ait donné un consentement en l'air ou dans le seul but de le retirer factieusement pour faire dommage à la compagnie de charbon et pour faire gaspiller de l'argent sans le moindre motif.

Je suis encore d'opinion que la cité peut améliorer beaucoup la rampe de l'avenue Victoria, comme l'ingénieur de la cité l'a prétendu. Tout de même, ce n'est pas avant un bon nombre d'années que la construction du parc sera assez avancée pour qu'une voie de chargement dépare l'apparence de la ville. On a déjà fait beaucoup de frais pour l'achat des matériaux qui ont été commandés, et je ne pense pas qu'à l'heure qu'il est l'ordonnace de la Commission doive être rescindée. Le viaduc doit cependant être non seulement construit mais entretenu de façon à laisser assez d'espace libre au-dessus de l'avenue Victoria eu égard à la nouvelle pente de rue que l'ingénieur de la ville pourrait adopter; et les parties doivent comprendre que dès que l'embellissement du parc exigera l'enlèvement de l'embranchement, cette situation sera considérée comme une raison bonne et suffisante pour l'émission d'une ordonnance exigeant l'enlèvement de cette construction au-dessus de l'avenue Victoria sans dédommagement à la compagnie de chemin de fer ou à la compagnie de charbon.

Le commissaire Goodeve a abondé dans ce sens.

COMPAGNIE CONSUMERS' GAS DE TORONTO VS LE CANADIEN-PACIFIQUE.

Décision du commissaire en chef Drayton, 21 mai 1914

La requête de la compagnie "Consumers' Gas" de Toronto, demandant la réduction des taux locaux sur le coke aux terminus de Toronto a été entendue en première instance à Toronto, le 24 avril 1914, alors qu'on a ajourné l'étude de la cause pour la reprendre à Ottawa de façon à permettre aux compagnies de chemins de fer de faire leur preuve quant aux frais encourus aux terminus.

Cette preuve a été donnée à la Commission à la séance tenue à Ottawa le mardi, 19 mai 1914.

Les chambres de commerce et les autres organisations intéressées ayant été mises au courant de la base des calculs de la compagnie et de leurs résultats ont pour la première fois demandé que l'étude de la question générale des frais d'aiguillage locaux soit remise à plus tard.

Les compagnies de chemins de fer ont beaucoup retardé à fournir à la Commission leurs données relatives aux dépenses encourues et la Commission était d'avis qu'elle ne devait pas retarder de s'occuper de la plainte de la compagnie "Gas Consumers" jusqu'à ce qu'on ait réglé de plus grandes questions, mais qu'une ordonnance temporaire devait être émise.

Le tarif C.R.C. n° E-1681 de la compagnie du Pacifique a démontré que le Pacifique transportait du coke de Toronto à Lambton au taux de 30 cents. Le prix exigé par les compagnies de chemins de fer pour transporter du coke depuis l'Esplanade de Toronto jusqu'à Toronto-nord était de 95 cents et les prix étaient désespérément hors de limite, malgré le fait que le transport depuis l'Esplanade jusqu'à Toronto-nord exigeait plus que bien d'autres transports l'utilisation du dispendieux terminus de Toronto.

On a prétendu, de la part de la compagnie du Canadien-Pacifique que le taux de Lambton avait été cancelé. Mais sur les copies des taux qui ont été produites devant nous, cette cancellation avait été différée, de sorte que le taux de 30 cents, d'après la preuve qui a été faite à l'audience, indiquant qu'on pouvait encore faire transporter du coke de Toronto à Lambton, distance de 6.4 milles, à 30 cents tandis que le transport depuis l'Esplanade jusqu'à Toronto-nord, distance de 8.1 milles était de 95 cents.

La décision exprimée par la Commission à l'audience était que le taux devait être réduit de 95 cents à 60 cents la tonne, et que le taux devait être divisé entre les deux compagnies—30 cents au Grand-Tronc et 30 cents au Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien se plaint maintenant que la Commission s'est trompée en croyant que le taux du coke allant à Lambton n'avait pas été aboli. M. Hardwelle, depuis, a repassé soigneusement tous les dossiers et il trouve que dans le supplément n° 33 du tarif original que la Commission avait devant elle, supplément qui est entré en vigueur en juin 1912, les taux sur le charbon et le coke depuis le terminus de Toronto jusqu'à Lambton, ou aux autres stations semblables ont été abolis.

Il en résulte donc qu'en tant que les taux de Lambton sont concernés, on ne peut pas dire que la compagnie viole la clause de la loi relative aux transports à longue et à courte distance. Mais le taux de Lambton n'était qu'un exemple des inégalités que présente la situation. Comme question de fait, le Grand-Tronc prend le coke à l'établissement de la "Consumers' Gas" et le passe au Pacifique à la voie de passage de Toronto-ouest.

Par le tarif C.R.C. n° E-2855, item 57 du Grand-Tronc, on verra que le Grand-Tronc accorde un taux de 40 cents entre Toronto et Weston. Le coke allant à Weston doit passer par Toronto-ouest, et la distance pour aller à Weston est de 8.41 milles tandis que pour aller à Toronto-ouest il n'y a que 5 milles. Ce tarif n'a pas été aboli ni réhaussé, de sorte que, tel que les tarifs sont aujourd'hui, autant qu'il s'agit de la compagnie qui fait la première partie du transport, la décision de la Commission est parfaitement justifiée.

Comme on l'a dit à l'audience, l'ordonnance était temporaire. La Commission n'a pas l'intention de faire des taux qui ne soient pas payants et il peut se faire que tous les taux ne soient pas hors de limite mais soient basés sur une échelle trop basse.

Avant que la question des taux ne pût être réglée dans le bon sens, les compagnies devaient soumettre leurs données. Le grand retard qui a eu lieu n'est dû qu'à elles.

A mon avis, les taux de 60 cents tel que fixé dans l'ordonnance doit être maintenu.

Le sous-commissaire en chef est de cet avis.

Il est ordonné que les taux conjoints sur le coke, par wagons d'une pesanteur minimum de 40,000 livres, entre la voie de chargement de la baignante et à l'Esplanade de Toronto et les voies de remisage du Pacifique à Toronto-Nord soient réduits de quatre vingt-quinze (95) cents à soixante (60) cents par tonne de deux milles livres et que les nouveaux taux entrent en vigueur pas plus tard que le 22 juin 1914.

PLAINTE DE LA "ST. MARY'S HORSE SHOE QUARRY", DE ST. MARY'S, ONT., AU SUJET DU PRÉTENDU REFUS DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC D'UTILISER SA VOIE D'ÉVITEMENT A MOINS QUE LA COMPAGNIE DE LA CARRIERE NE PAIE LES REPARATIONS FAITES A CETTE VOIE AVANT QUE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC NE FASSE AUCUNE ENTENTE AVEC ELLE.

Décision du commissaire GOODEVE, 22 mai 1914.

Cette cause a été entendue à Berlin le 22 avril 1914, devant le commissaire en chef et moi-même. Il s'agissait de la requête de M. R. H. McWilliams, de la compagnie *St. Mary's Horse Shoe Quarry,* demandant qu'on libère des frais d'entretien et de l'intérêt exigé par la compagnie du Grand-Tronc pour l'embranchement qui se rend à la carrière.

Il appert, d'après la preuve, que cet embranchement existe depuis un bon nombre d'années et qu'elle est devenue la propriété de M. McWilliams lorsqu'il a acheté l'actif de la compagnie *Horse Shoe Quarry.* Elle a été construite en vertu de l'entente habituelle concernant les voies de garages et M. Chisholm prétend, au nom du Grand-Tronc, que M. McWilliams, comme acquéreur de la propriété, s'est trouvé lié par l'entente. C'est ce que M. McWilliams a contesté. Il a prétendu qu'en 1911, lorsque la compagnie du Pacifique lui a proposé d'établir une voie allant à sa carrière, M. Pettigrew, alors agent de fret pour une division du Grand-Tronc à Stratford, avait déclaré que s'il refusait à la compagnie du Pacifique d'établir une voie allant à sa propriété et donnait tout son tonnage au Grand-Tronc, on le libérerait des frais d'entretien de cette voie et l'on réduirait son loyer ou ses intérêts au prix nominal de un ou deux dollars par année. Pour cette raison, il n'a pas fait d'arrangement avec le Pacifique. Pour appuyer cette prétention, à l'audience, il a déclaré que M. Pettigrew lui avait retourné un chèque de $200 qu'il lui avait donné comme garantie pour le paiement des réparations. M. Chisholm a nié cette affirmation, au nom du Grand-Tronc mais il n'a pû expliquer d'une manière satisfaisante pourquoi ce chèque avait été donné puis retourné.

M. Chisholm a produit l'entente régulière concernant les voies de garage que M. McWilliams avait signée, entente qui contenait les conditions habituelles auxquelles le requérant devait porter le coût de l'entretien et les intérêts. M. McWilliams a prétendu avoir signé par suite d'une pression, au milieu d'une saison fort active, parce que le Grand-Tronc avait refusé de transporter ses marchandises autrement.

M. Pettigrew n'était pas présent à l'audience parce qu'il est maintenant en service à Montréal. Nous avons donc réservé notre décision afin d'obtenir plus de renseignements au sujet du chèque.

Depuis l'audience, M. Chisholm nous a transmis une lettre, en date du 13 mai 1914, où était incluse une copie de lettre de M. Pettigrew expliquant ce qui avait eu lieu, et vérifiant ses explications par une lettre écrite par lui, le 22 avril 1911, à M. McWilliams et par la réponse de M. McWilliams, en date du 25 septembre 1911, dont les copies sont au dossier. M. Pettigrew prétend que lors de ses négociations avec M. McWilliams, on s'efforçait d'obtenir l'usage de cette voie pour la compagnie *St. Mary's Portland Cement* qui était sur le point de louer à cet endroit, et qu'en considération de l'utilisation de la voie on suggérait que le Grand-Tronc se charge des frais de réparation et réduise les intérêts, pour compenser l'usage de cette partie des voies qui servirait à l'établissement de la compagnie de ciment.

On devait alors un compte pour réparations faites auparavant, il fallait certaines réparations immédiates pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'embranchement, et c'était une garantie du paiement de ces réparations qu'un chèque de $200 soit déposé au G.T.R. par M. McWilliams. Il était entendu que ce chèque devait être détenu jusqu'à ce que les négociations définitives aient eu lieu relativement à l'emploi de la voie par la compagnie de ciment. Ces négociations ont mal tourné et nous avons construit une autre voie de garage pour la compagnie de ciment. Mais on a retourné le chèque pour des raisons qui ne sont pas indiquées.

La lettre de M. Pettigrew ne dit pas clairement si le chèque a été retourné avant ou après la signature de l'entente régulière concernant les voies d'évitement par M. McWilliams. S'il avait été retourné après coup, l'explication serait différente. En tout cas, rien n'indique que le chèque a été retourné parce que M. Pettigrew avait consenti à assumer, au nom de la compagnie, les frais et les intérêts. Au contraire, comme voici l'entente habituelle concernant les voies de garage, entente signée par M. McWilliams qui est un homme d'affaires habile, qui doit avoir compris la portée de l'entente et qui, comme la preuve l'indique, avait payé pour les réparations jusqu'au moment du différend, je pense que sa demande devrait être refusée.

Le commissaire en chef a abondé dans ce sens.

REQUÊTE DE LA "EDMONTON CITY DAIRY" DEMANDANT UNE ORDONNANCE POUR OBLIGER LA COMPAGNIE "DOMINION EXPRESS", EN VERTU DU RÈGLEMENT C DU TARIF SPÉCIAL DE LA COMPAGNIE SUR LA CRÈME, C.R.C. 4139, DE REMBOURSER 5 CENTS PAR BIDON SUR SES CONSIGNATIONS À EDMONTON ENTRE LES DATES DE MISE EN VIGUEUR DU DIT TARIF, C'EST-À-DIRE DU 15 OCTOBRE 1912 AU 17 SEPTEMBRE 1913, INCLUSIVEMENT, LA COMPAGNIE REQUÉRANTE ÉTANT EN DEHORS DES LIMITES DE LIVRAISON ET AUCUNE LIVRAISON N'AYANT ÉTÉ FAITE POUR CETTE RAISON.

Décision du commissaire McLEAN, 22 mai 1914.

Les règlements sur lesquels cette demande se base sont contenus dans le tarif C.R.C. n° 4139. Les règlements qui se rapportent à la présente demande sont les règlements 1-3, inclusivement, qui se lisent comme suit:—

> "1. Les taux ci-dessus comprennent la livraison des bidons remplis et la perception des bidons vides pour le commerçant à tous les endroits où la compagnie *Dominion Express* donne un service de perception et de livraison pour d'autres marchandises.
>
> "2. Dans le cas des expéditions par un commerçant, si la compagnie perçoit des bidons remplis et les expédie à des endroits où elle n'a pas de service de livraison et de perception pour aucune sorte de marchandises, les taux ci-dessus s'appliqueront.
>
> "3. Aux endroits où la compagnie *Dominion Express* n'a pas de service de perception et de livraison, les eaux—sauf dans les cas indiqués au paragraphe (2)—seront de 5 cents par bidon de moins que les taux ci-dessus."

La question soulevée par la demande actuelle est celle de la stipulation contenue dans le règlement 1, s'il y en a une, obligeant la compagnie de messageries à déduire la somme de 5 cents par bidon, là où il n'y a pas de service de livraison et de perception. La stipulation à cet effet est contenue dans le règlement 3.

Dans les règlements 3 et 4, le mot "endroit" est employé comme équivalant de station ou bureau et à ses stations ou bureaux la compagnie de messageries s'engage à accepter de toute personne ou à livrer à toute personne qui se présente n'importe quel article de messageries. La station ou le bureau, sans doute, sert de territoire. Ce peut être dans une ville ou un village. La superficie que la gare ou le bureau susdit doit desservir dépend des besoins du commerce et non pas des limites municipales.

Le mot "point", employé dans le règlement n° 1, concerne aussi la localité. Ici également il y a une gare ou un bureau. Mais, en outre, il y a les accidents de la perception et de la livraison. Le fait que le mot "point" tel qu'employé semble se rapporter à la circonstance où la compagnie de messageries "donne un service de perception et de livraison des autres messageries" veut-il dire que, dans la superficie où il y a un bureau ou une gare, les obligations de la règle 3 disparaissent? Voilà, en somme, la prétention de la compagnie de messageries *Dominion*.

Dans beaucoup de cas, celui d'Edmonton, par exemple, la Commission, à la demande de la compagnie de messageries, a fixé des limites raisonnables de livraison après avoir

fait faire une inspection par un de ses officiers. Edmonton, endroit qui tombe sous le coup de la règle 1, dessert un territoire qui est divisé en deux parties: (*a*) une où il y a un service de livraison et de perception, (*b*) une autre où ce service de livraison et de perception n'existe pas. Quant à cette dernière partie, elle peut, comme dans les cas où les règles 2 et 3 s'appliquent, s'étendre aux limites municipales ou au delà, suivant les exigences des affaires.

Maintenant, comme l'existence d'un territoire adjacent à l'endroit où il n'y a pas de service de livraison et de perception tombe non seulement sous le coup des règles 2 et 3 mais aussi de la règle 1, il s'ensuit que toute interprétation disant que ce territoire devra être traité comme s'il y avait un service de livraison et de perception parce qu'il est contigu à un endroit où ce service de perception et de livraison existe puisque c'est ce qui s'ensuit quand on ne fait pas la déduction prévue par la règle 3—toute interprétation de ce genre doit être basée sur des mots explicites. On ne voit rien d'explicite à cet effet dans les règlements. Il s'ensuit donc que dans les territoires adjacents à un endroit de livraison, mais non compris dans le territoire de perception et de livraison, on doit faire la déduction de 5 cents par bidon tel que stipulé dans la règle 3.

La compagnie de messageries déclare que si l'on établit pas un règlement que le requérant a droit à une réduction, il devrait y avoir une entente entre lui et la compagnie de messageries pour qu'on en vienne à un compromis. L'attitude de la compagnie de messageries, à ce propos, est indiquée par une lettre contenue au dossier et qui se lit comme suit:—

> Mais nous ne nous sentons pas disposés à faire d'autres concessions à ces commerçants, surtout dans le cas du requérant, qui, pensons-nous, nous doit beaucoup d'argent par suite du fait admis par M. Prevey dans son témoignage devant la Commission, qu'un grand nombre de bidons de crème douce ont été reçus et payés par lui au taux de la crème sure, pendant la période où l'ordonnance de septembre 1913 a été en vigueur. En effet, M. Prevey a déclaré qu'il n'avait jamais payé autre chose que les taux de la crème sure. (La preuve, dans cette cause, commence à la page 11296 du dossier.)

Le témoignage de M. Palleson, de Calgary, indique clairement que la proportion de crème douce pour emploi domestique est de 25 pour 100 de la quantité totale expédiée.

La plainte de M. Prevey, faite le 27 novembre 1912, contenait une état du trafic qu'il avait donné aux différentes compagnies, en juillet 1912. Cet état indique que nos lignes ont transporté 4,243 bidons à différentes distances. En supposant que c'est là un mois moyen, et en multipliant ce nombre par 12 on obtient un total de 50,916 bidons pour l'année—dont 25 pour 100 contenaient de la crème douce pour usage domestique. Apparemment, nous avons donc transporté, au prix de la crème sure, 12,729 bidons, sur lesquels nous aurions dû recevoir le prix de la crème douce, d'après l'échelle N, pendant la période où l'ordonnance a été en vigueur. D'après le témoignage de M. Prevey, il est raisonnable de supposer qu'il n'a jamais payé le vrai prix sur ses expéditions de crème douce.

Si nous croyons que notre interprétation de l'ordonnance de la Commission est raisonnable et que les plaignants n'ont pas droit à des réductions sur le trafic ayant circulé pendant la période où l'ordonnance en question a été en vigueur, nous pensons que s'il faut recompter les dus entre les requérants et la compagnie de messageries et que la Commission devra exiger des requérants qu'ils prennent en considération les taux trop bas qu'ils ont payés sur les consignations antérieures à cette période".

A propos de la requête du plaignant, on demande à la Commission de déclarer ce que dit le tarif quant à la réduction à faire dans les taux quand il n'y a pas de service de livraison. Il semble opportun de donner cette interprétation.

La défenderesse demande à la Commission d'exiger que les requérants prennent en considération les taux trop bas qui ont été payés, taux dont il a déjà été question dans la citation de la lettre de la compagnie de messageries déjà donnée. Mais celle-ci doit recevoir ses dus suivant ses tarifs tels que publiés et mis en vigueur. L'article 344 de la loi des chemins de fer dit quels sont les moyens à prendre quand il y a négligence ou refus en tout ou en partie de payer sur demande les taux légaux. Puisqu'il en est ainsi, il ne semble ni nécessaire ni utile que la Commission donne des instructions à ce propos.

Le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve ont abondé dans ce sens.

LE G.T.R. VS LA COMPAGNIE HAMILTON RADIAL ELECTRIC RY.

Décision du commissaire en chef DRAYTON, 23 mai 1914:

Les voies de ces deux compagnies étaient liées à un endroit situé dans ou près de Burlington, avec l'approbation de la Commission.

La voie de passage devenant congestionnée, le service d'exploitation de la Commission a recommandé que la voie de passage soit prolongée de façon à accommoder de 10 à 15 wagons. La question de savoir qui paierait ce prolongement de voie s'est élevée entre les deux compagnies. Pour faire ce prolongement, il fallait se servir du terrain du G.T.R., et l'on a prétendu que c'était là une part suffisante payée par cette compagnie et que les frais de construction devraient être portés par la *Hamilton Radial.*

Il est décidé que, le prolongement de la voie ajoutant beaucoup aux facilités du Grand-Tronc à cet endroit, il est juste que chaque compagnie paie la moitié des frais.

Le commissaire Goodeve a abondé dans ce sens.

Une ordonnance a été édictée en conséquence.

DEMANDE DE B. SHRAGGE, DE WINNIPEG, MAN., POUR UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DE CONSTRUIRE UNE VOIE BRANCHE POUR DESSERVIR L'ENTREPÔT DU REQUÉRANT DANS LA CITÉ DE WINNIPEG, MANITOBA.

Jugement oral rendu par le commissaire en chef DRAYTON à la fin de l'audition, le 26 mai 1914.

Une ordonnance sera rendue pour la construction d'un rameau particulier traversant la rue et sujette à certaines conditions, lesquelles conditions s'appliqueront aux voies industrielles de Winnipeg en général, à moins que les compagnies ne puisse dorénavant convaincre la Commission de la nécessité d'un changement.

Ces conditions sont:—

1. Que la compagnie de chemin de fer devra indemniser la corporation de la cité de toutes pertes, dommages, frais ou déboursés, que la cité pourra être appelée à encourir ou à souffrir de toute manière par suite de négligence ou d'omission de la part de la compagnie.

1°—dans la construction du rameau.

2°—dans l'exploitation de ce rameau.

3°—dans l'entretien du rameau tel que le manque de réparations, etc.

A titre d'explication du dernier item, je dois dire que la compagnie doit maintenir le rameau en ligne voulue avec la rue à l'endroit où elle traverse cette rue, afin de ne pas nuire au trafic en aucun temps; elle doit également respecter les dispositions générales de la loi des chemins de fer relativement aux croisements de grande route—que le rameau soit maintenu, à une hauteur, si je me rappelle, ne dépassant pas d'un pouce la partie immédiate de la route servant à la circulation; et elle doit entretenir, non seulement les rails, mais également la grande route en deçà des rails et ce sur une distance de 18 pouces de chaque côté à l'extérieur des rails.

Que, après un avis de trente jours, la compagnie devra, à moins que la Commission n'en ordonne autrement, enlever le rameau et remettre la grande route dans l'état où elle se trouvait en premier lieu; l'avis exigeant l'enlèvement de la voie devra être donné sous le sceau de la cité et sera mis en vigueur et obligatoire dans les dix jours qui suivront la date de sa présentation à la compagnie de chemin de fer, à moins que la compagnie, en deçà des dits jours, ne s'adresse à la Commission pour la permission de continuer le rameau.

Ces rameaux ont donné lieu à une foule de dissensions oiseuses. Je ne crois pas que la cité ait la moindre idée d'entraver le développement industriel d'une manière ou de l'autre; mais il est temps d'en venir à une entente définie.

Il y a quelques années la Commission a révisé l'ordonnance Holstein dont parle M. Hunt. Sous l'autorité de cette ordonnance la municipalité pouvait enlever les rails, mais mes prédécesseurs dans cette Commission ont fort sagement décidé que l'on ne permettrait pas aux municipalités du pays d'enlever les rails de chemins de fer, et que l'on devrait reporter cette responsabilité sur le seul corps qui en tient un régistre suivi. Depuis, la coutume de la Commission a été de réserver dans la première ordonnance autorisant le rameau, le droit aux municipalités qui désirent la permission d'enlever les rails, de s'adresser à la Commission pour leur enlèvement; et c'est sur ce point que se concentrent toutes les difficultés survenues au sujet des voies industrielles de Winnipeg. La question était de savoir si, oui ou non, ces choses devaient se faire d'une manière convenable et dans l'ordre par le tribunal chargé de cette fonction vis-à-vis du public.

Les conditions que je recommande aujourd'hui donnent à la municipalité un pouvoir étendu. En effet, voici ce que cela signifie: en donnant avis—lequel doit être une mesure étudiée par la municipalité en tant que municipalité—peut demander qu'on enlève le rameau. Cet avis deviendra efficace, à moins de raisons démontrant qu'il ne doit pas être mis en vigueur; et si la compagnie croit pouvoir démontrer que ledit avis ne devrait pas être mis en vigueur, elle peut immédiatement s'adresser à la Commission pour arrêter l'effet de l'avis servi.

La demande, au lieu d'être une demande de la municipalité, à la charge de la municipalité, devient une demande de la compagnie pour continuer l'emploi qu'elle fait des rues de villes; et cette manière de procéder, croyons-nous, met la question sous un jour plein de sécurité et raisonnable,—sauvegardant à la municipalité tous les intérêts auxquels on peut songer.

Une ordonnance conforme au jugement est rendue.

PLAINTE DE G. T. ROGERS, DE COLEVILLE, SASK., AU SUJET D'UN TAUX EXCESSIF QU'IL PRÉTEND AVOIR ÉTÉ EXIGÉ PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, SUR UN WAGON D'EFFETS DE COLONS, DE BROOMHILL, MAN., À COLEVILLE, SASK.

Jugement oral rendu par le commissaire en chef DRAYTON à la fin de l'audition, le 28 mai 1914:—

La Commission, comme je l'ai dit, n'a pas juridiction pour ordonner des remboursements. Si elle avait cette juridiction, j'ordonnerais le remboursement dans cette cause.

Il est évident que la fonction des compagnies de chemin de fer est de faire les expéditions par la route la plus courte et la moins dispendieuse, sans égard aux parcours suivis d'habitude par une compagnie ou l'autre, ou à l'endroit de raccordement, ou au bénéfice relatif à réaliser à la suite du transport par l'une ou l'autre ligne. Quel que soit le point de raccordement le plus direct et le moins coûteux, ce point doit être choisi. Alors que c'est là en quoi consiste la fonction d'une compagnie de chemin de fer, il n'y a aucun doute que l'expéditeur a la faculté de gaspiller autant d'argent qu'il veut gaspiller—c'est le droit de l'expéditeur tout comme c'est le droit

de tout le monde. Cependant, règle générale, l'expéditeur ne sait rien de la route la moins coûteuse; dans cette cause, il ne connaissait assurément rien de la route la moins coûteuse; le commis d'expédition, qui aurait dû être au courant du taux convenable et du montant à économiser, ne le lui a pas dit.

Selon les apparences, d'après la déclaration lue aujourd'hui par le greffier, l'expéditeur a protesté contre la somme élevée qu'on lui demandait, et qui semble être de $102.80 pour le wagon. Ce document écrit dont on a donné lecture ne dit pas—du moins, s'il le dit, je ne me le rappelle pas—quel serait le montant exact pour tout le parcours, une fois calculé en dollars et en cents. Si je me souviens, il ne fait que citer un taux par cent livres. Eût-on donné le montant exact, il est fort évident que ce montant aurait été la base de $102.80, parce que c'est le montant que la compagnie est venue défendre aujourd'hui.

Maintenant, ce taux était déraisonnable. Ce n'était pas le taux légal; ce n'était pas le taux à obtenir sur le parcours le plus court et le plus direct. Le taux aurait dû être $77. Ensuite, la déclaration dit que l'expéditeur a demandé de faire l'expédition à Biggar, où on lui a appris qu'il pouvait obtenir un taux de $60 sur le wagon. Avec tous les renseignements qu'il possédait à cette époque, il savait qu'il pouvait envoyer le wagon à Biggar pour $60; et eût-il su qu'il lui en coûterait $102.80 pour l'envoyer à Coleville, comme l'indique la lettre de voiture émise par le commis ou l'agent de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, on ne saurait émettre de doute sur ce qu'il aurait fait. De plus, je ne crois pas qu'il y ait lieu de se demander de quel Biggar il croyait être question, il s'agissait du Biggar du Grand-Tronc-Pacifique, d'où il lui était facile d'obtenir promptement son raccordement par voie de la ligne du Grand-Tronc à Coleville; et nul doute qu'il était sous l'impression d'avoir fait le meilleur arrangement et le moins coûteux alors qu'il ne possédait pas les renseignements voulus sur le taux, renseignements que le commis aurait dû fournir. Le préposé aux expéditions du chemin de fer Pacifique-Canadien ne lui a pas dit qu'il lui en coûterait $35 de plus qu'il n'était nécessaire; et si on l'eût mis au courant des circonstances, il n'aurait certainement pas demandé d'expédier le wagon comme l'a fait le commis ou l'agent du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Je considère l'affaire entièrement au point de vue de la compagnie. Je ne l'étudie pas au point de vue de l'expéditeur qui nie ces instructions. Prenant la chose dans son acception la plus large, c'est l'affaire des compagnies et non des expéditeurs le se renseigner sur les taux. Lorsqu'un cultivateur se présente à une compagnie de chemin de fer et qu'il demande des prix sur les taux d'un endroit à un autre, le cultivateur est en droit d'obtenir le taux le plus bas qu'il soit possible d'obtenir pour le parcours. C'est ce qu'il n'a pas eu.

On accorde par les présentes sanction du remboursement dans cette cause, et c'est tout ce que nous pouvons faire.

M. Drew: Sur la base du taux publié.

Le commissaire en chef: Sur la base du taux publié, lequel est de $77.

PLAINTE DE L'ASSOCIATION DES CONTRIBUABLES DE COWICHAN, AU NOM DE ADAM GORDON, DE HILLBROOK, C.-B., AU SUJET DE LA PRÉTENDUE INSUFFISANCE D'UN PONCEAU SUR SA PROPRIÉTÉ, SITUÉ SUR LA LIGNE DE "THE ESQUIMALT AND NANAIMO RAILWAY COMPANY" (CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN).

Jugement oral rendu par le commissaire en chef Drayton à la fin de l'audition, le 8 juin 1914.

L'objection faite par la compagnie est basée entièrement sur la prétention que le premier drainage était convenablement et suffisamment entretenu. On avait fourni un drainage de surface. A cette époque, ce drainage de surface était la seule chose nécessaire. Les travaux que M. Gordon, le requérant, demande aujourd'hui sont dans le but d'améliorer sa propriété. Il existe une loi locale dans laquelle il est stipulé

que l'on peut prendre des procédures; ce qu'un examen attentif de la loi démontre clairement, on peut prendre des procédures pour obtenir un drainage; la répartition du coût se fait par un taux d'amélioration sur la propriété qui doit bénéficier des travaux en vertu du système d'amélioration locale. D'après cette loi, article 251, une partie des dépenses résultant de ces travaux est à la charge de la compagnie de chemin de fer.

L'estimation de l'ingénieur établit que l'abaissement du ponceau de trois pieds, avec le creusage nécessaire et la fourniture du tuyau coûtera $250 ou $300. La compagnie de chemin de fer doit faire les travaux. En cas où il y aurait contestation, il faudra produire pour l'examen et l'approbation de l'ingénieur de la Commission des plans indiquant la disposition des travaux et cet ingénieur doit voir à ce que le drainage soit suffisant pour le terrain situé au sud, afin de ne plus avoir de difficulté à ce sujet. La compagnie devra commencer les travaux dans un délai de trente jours—combien de temps la compagnie demande-t-elle pour les terminer?

M. McMullen: Trente jours.

Le commissaire en chef: Très bien. Commencez les travaux avant trente jours; posez votre tuyau à terre, et que le tout soit terminé d'ici deux mois.

Les frais seront répartis comme suit: la compagnie subira le coût initial; et, du montant total,—$250 ou $300, selon le cas—M. Gordon, le propriétaire versera $50.00.

Ordonnance en conséquence.

PLAINTE DE L'"EASTERN TOWNSHIP BRICK & MANUFACTURING COMPANY" DE LENNOXVILLE, QUÉ., AU SUJET DE L'AIGUILLAGE EN COMMUN.

Jugement, S. J. McLEAN, commissaire, le 19 juin 1914.

Plainte de l'*Eastern Township Brick & Manufacturing Company*, de Lennoxville, Qué., que la *Boston and Maine Railway Company* a refusé de payer les frais de l'aiguillage en commun sur du charbon reçu à l'usine de la demanderesse, ayant passé sur la voie de la défenderesse; l'usine de la première est située sur la voie du C.P.C. en dedans des limites de l'aiguillage commun à Lennoxville.

Lorsqu'on apporta cette question à l'attention du *Boston and Maine* ils ont déclaré qu'à leur sens l'ordonnance sur l'aiguillage en commun ne s'appliquait qu'au trafic canadien; et il parut que ce chemin de fer n'a jamais rendu cette ordonnance effective, par l'émission d'un tarif qui s'applique aux endroits du Canada. Lorsque la chose fut signalée à son attention, il prit les démarches nécessaires pour rendre un tarif efficace.

Avant que cela se fît, vingt-trois wagons de charbon avaient été aiguillés, le 20 janvier 1914, depuis la ligne du *Boston and Maine* jusqu'à l'usine de la compagnie requérante à Lennoxville; les frais d'aiguillage sur ces wagons étaient de $129.49, montant total des frais du C.P.-C. en vertu de l'ordonnance sur l'aiguillage en commun Ces frais furent imposés au *Boston and Maine* qui, à son tour, fit payer la demanderesse.

La question devant la Commission est de savoir si les obligations du tarif d'aiguillage commun actuellement en vigueur sont rétroactives.

Voici l'histoire des tarifs d'aiguillage commun, du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc à Lennoxville et à Sherbrooke:—

"Pacifique-Canadien, *C.R.C.E.*—1234, pour le trafic entre des endroits au Canada, les réductions et les nouvelles émissions en vigueur le 1er septembre 1908, les hausses le 10 septembre 1908; pour le trafic aux endroits des Etats-Unis, et partant de ces endroits, en vigueur le 5 octobre 1908. La voie du C.P.C., communique avec celle du B. & M. à Lennoxville.

Grand-Tronc, tarif *C.R.C.E.*—1380, en vigueur entre les endroits au Canada, le 1er septembre 1908; entre le Canada et les Etats-Unis, le 1er octobre 1908. Le

tarif s'applique à toutes les stations dans le Canada, avec lesquelles la voie du Grand-Tronc communique. Cette voie communique avec celle du B. & M. à Sherbrooke et à Lennoxville".

Les stipulations de l'ordonnance sur l'aiguillage en commun disent clairement que là où se fait le service de l'aiguillage en commun il doit se faire conformément aux taux et aux divisions des taux contenus dans l'ordonnance; et l'ordonnance est en vigueur depuis 1908. Nonobstant le fait, donc, que, pour les raisons ci-haut données, le *Boston and Maine* n'eut pas de tarif d'aiguillage commun en vigueur jusqu'à dernièrement, les taux stipulés dans l'ordonnance sur l'aiguillagee en commun étaient les taux qu'il convenait d'imposer à la date où les wagons de charbon en question furent aiguillés. D'après l'ordonnance il est légal pour la compagnie de transport d'absorber les frais exigés pour l'aiguillage commun du trafic de concurrents. Auxiliairement, donc, au pouvoir de la Commission, en cas d'injustice, il est laissé au jugement de la compagnie de transport de décider si, oui ou non, on traitera ce trafic comme étant celui de concurrents; et dans le cas qu'elle considère actuellement la Commission ne saurait enjoindre que le trafic soit traité comme trafic de concurrents ou que tous les frais d'aiguillage, indistinctement, soient absorbés. Il est clair que les stipulations de l'article 4 s'appliquent ici, et en vertu de cet article le montant que peut percevoir de la compagnie de transport est "une taxe additionnelle de 10 cents la tonne pour une distance qui ne dépasse pas quatre milles, ni de plus que $1.50 comme le minimum ou $4 comme le maximum, du wagon." En tant que le montant de $129.49 exigé par le *Boston and Maine* dépasse la taxe permise à la compagnie de transport en vertu de l'article 4 de l'ordonnance, cette taxe est illégale, et la différence devrait être remboursée à la demanderesse.

Le sous-commissaire en chef, M. Scott, était d'accord.

UNE REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE STETTLER, ALTA., DEMANDANT UNE ORDONNANCE QUI ENJOIGNE AUX COMPAGNIES DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET CANADIAN-NORTHERN DE FOURNIR ET DE CONSTRUIRE UNE VOIE CONVENABLE DE TRANSPORT, QUI COMMUNIQUE AVEC LEURS VOIES FERRÉES À L'ENDROIT OÙ ELLES SE CROISENT DANS LA SECTION 4, TOWNSHIP 39, RANG 19, À L'OUEST DU 4E MÉRIDIEN, EN VERTU DE L'ORDONNANCE N° 15084 EN DATE DU 11E JOUR DE SEPTEMBRE 1911.

Jugement oral rendu par le commissaire en chef DRAYTON à la fermeture de l'audition, le 22 juin 1914.

Dans cette cause la requête demande une voie de communication entre le Pacifique Canadien et le Canadian-Northern à Stettler, Alta.

Il est allégué dans la pétition que les wagons à transporter d'une de ces lignes à l'autre ne peuvent être transportés à Stettler où les lignes se croisent, mais doivent pousser depuis le croisement jusqu'à Lacombe, une distance de cinquante milles; jusqu'à Weteskawin, une distance de quarante milles; ou jusqu'à Camrose, une distance de trente milles; puis revenir à Stettler. Il est dit que le mouvement a, de fait, pris cette route.

En fait, comme le représentant de la municipalité le démontre clairement, le trafic qui vient à cette place part d'endroits plus éloignés de la ville que ne sont les voies de communications qui existent déjà à d'autres endroits. Il y a deux voies de communication sur le parcours entre Calgary et Edmonton, la construction d'une autre à Calgary vient d'être ordonnée, et il ne paraît pas y avoir de meilleure raison pour une de ces voies à Stettler qu'à aucun autre endroit sur la ligne.

Les mêmes faits s'appliquent au mouvement de la marchandise dans la banlieue de la ville, à l'exception possible de la farine venant de la minoterie. locale.

Sans doute la farine de la minoterie locale serait livrée à des endroits plus rapprochés que les voies de communication qui existent actuellement; et s'il y avait du trafic

en quantités de wagons qui vint à des endroits plus rapprochés que les voies de communication en existence actuellement, en tant qu'il est question de la farine, il y aurait une raison pour ordonner la construction d'une voie de communication à Stettler; mais on nous indique que la minoterie n'a pas de rail d'aucune sorte; donc il ne bénéficierait pas de la voie de communication qu'on demande.

La véritable justification de cette requête, et ceci est probablement la cause primordiale de cette demande, c'est le désir des mines Drumheller de vendre du charbon à Stettler. La voie serait utilisée par cette compagnie, s'ils ont raison, et s'ils peuvent avoir accès à ce marché—ce qu'ils se croient capables d'accomplir, s'ils obtiennent la voie de communication que cette requête demande.

D'autres mines de houille fournissent ce marché; mais la compagnie Drumheller prétend que sa houille est bien supérieure pour tout ce qui regarde l'utilisation de la vapeur; ils demandent qu'on leur permette d'entrer sur ce marché. Ses représentations et la requête sont approuvées par la municipalité et par la compagnie Canadian-Northern.

La question se réduit graduellement à ceci: Le charbon fourni au territoire nouvellement ouvert viendra-t-il de couche découverte le long de la voie du Pacifique-Canadien, ou permettra-t-on de pénétrer également dans ce marché le charbon pris le long du Canadian-Northern.

Il ne paraît y avoir aucune nécessité publique pour l'érection d'une voie de communication à cet endroit; mais les gens de la compagnie Drumheller semblent avoir confiance dans leur position; je crois qu'on devrait faire comme la Commission a déjà fait dans une ancienne cause, où l'on désirait construire une minoterie et faire livraison de la farine, du son, etc., dans un territoire local, en dedans d'une distance qui ne pouvait pas être atteinte par le lieu de transport le plus rapproché; c'est-à-dire, nous devrions émettre une ordonnance pour la construction d'un rameau particulier à Stettler. Nous croyons que le Canadian-Northern devrait être autorisé de construire ce rameau et d'utiliser cette portion de la propriété d Pacifique-Canadien qu'il sera nécessaire d'utiliser pour établir une communication physique convenable; et par les présentes, nous permettons au Canadian-Northern de commencer les travaux s'il le veut; et avant le commencement des travaux la compagnie Drumheller déposera dans une banque autorisée le montant de deux dollars; et le tout de ce montant, ou les portions qu'il faudra, seront versés au Canadian-Northern pour la construction de la voie de communication autorisée par les présentes. Le droit de passage sera réglé entre les deux compagnies de chemin de fer; s'il survient quelque difficulté à ce propos, les points discutés seront réglés par la Commission.

La disposition de la cause n'oblige pas le Pacifique-Canadien à payer pour une construction dont l'utilisation enlèvera du commerce à cette compagnie; nous permettons simplement à la compagnie des mines de construire cette voie à ses propres frais.

Au cas où la compagnie minière aurait raison, et le trafic s'accusera, elle ne perdra rien, car l'ordonnance enjoindra au Canadian-Northern de rembourser la compagnie minière de $2 par wagon jusqu'à ce que le montant total avancé pour la construction de la voie soit tout remis.

M. WARREN: Donc, en dernier, M. le commissaire en chef, le Canadian-Northern paiera tout.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Non. Si vous obtenez du trafic qu'autrement vous n'obtiendrez pas du tout, c'est très raisonnable que vous payiez en proportion.

M. WARREN: Mais ce n'est pas nous qui demandons cette voie de transport.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Je le sais. Le but de la requête est très clair; c'est pour les mines et la ville. C'est vous qui ferez le transport du charbon depuis Drumheller; et la ville veut obtenir le charbon de Drumheller sans payer le prix d'un transport relativement long.

M. WARREN: C'est leur requête, non la nôtre.

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Certainement, c'est leur requête.

M. WARREN: Mais, nous perdons quand même. C'est 'pile' nous perdons, 'face', ils gagnent.

LE COMMISSAIRE EN CHEF: Non, M. Warren. Voici ce qui arrive: vous obtiendrez ainsi du trafic que vous n'obtiendriez pas autrement. Sur ce trafic il vous faudra payer une commission jusqu'à concurrence du coût de la voie de commerce; et vous continuerez à recevoir du trafic lorsque vous aurez fini de payer cette voie.

M. WARREN: Nous ne devrions pas être obligé de payer cette voie, M. le Commissaire en chef.

LE COMMISSAIRE EN CHEF: Je ne vois pas pourquoi vous ne le devriez pas. Je crois que vous êtes plus intéressé à cette voie que tout autre.

M. WARREN: Très bien.

REQUÊTE DE LA CANADIAN-NORTHERN WESTERN RAILWAY COMPANY, EN VERTU DE L'ARTICLE 227, DEMANDANT L'AUTORISATION DE TRAVERSER LA VOIE PRINCIPALE DU PACIFIQUE-CANADIEN AVEC SA VOIE DANS LA CITÉ DE MEDICINE-HAT, ALTA.

Jugement rendu verbalement par le commissaire en chef DRAYTON à la fin de l'enquête, le 23 juin 1914:

Il n'y a pas de doute que, règle générale, nous ne devrions pas autoriser les croisements à niveau; mais le temps n'est pas encore venu de les refuser tous. La Commission a autorisé plusieurs croisements à niveau; et, plusieurs ont été accordés à la demande du Pacifique-Canadien, à des endroits non moins dangereux que celui dont il s'agit dans ce cas.

Il peut se faire qu'il serait possible—de fait je n'ai pas le moindre doute que ce serait possible—d'élever les voies du Canadian-Northern de la manière indiquée par M. Sullivan. Je suis certain que les plans ou propositions de M. Sullivan peuvent être exécutés; et il n'y a pas de doute qu'on peut le faire de la manière indiquée. Cependant, si on se conformait à ces plans, il surgirait certainement de graves difficultés d'exploitation.

Les déboursés n'ont qu'une importance secondaire lorsqu'il s'agit de protéger le public; mais avec une structure élevée, le Canadian-Northern ne pourrait pas, d'après les plans de cette ville, accorder au public toutes les facilités auxquelles celui-ci a droit de s'attendre d'une compagnie entrant dans la ville. Il est vrai, comme nous l'a fait remarquer M. Sullivan, que le simple fait d'avoir obtenu la permission de la ville de traverser ses rues à niveau, n'autorise pas cette compagnie à croiser la voie du Pacifique-Canadien à niveau. Ceci est bien vrai. Il est vrai, qu'en ce qui concerne la Commission, il faut que celle-ci soit responsable de l'autorisation ou du refus de ce croisement à niveau. D'un autre côté, il est également clair, qu'au point de vue de la commodité pour le public il faudrait autoriser ce chemin de fer à entrer à la surface de la terre, comme le désire la municipalité, sans tenir compte de l'obstruction de certaines rues.

Le Pacifique-Canadien a le droit de jouir entièrement de la possession de sa voie. La Commission a pour ligne de conduite de respecter les droits de la plus ancienne compagnie. M. Sullivan prétend qu'à cet endroit, en particulier, le Pacifique-Canadien a l'intention de construire une deuxième voie, ce qui veut dire qu'il faudra tenir compte d'une troisième voie dans la pose des appareils d'enclenchement, vu qu'il faudra protéger les trois voies. Tout le travail sera fait aux frais du Canadian-Northern, et l'entretien de cette installation sera également à ses frais. Quant à la circulation des trains, la séniorité du Pacifique-Canadien lui donne les premiers droits. Le Pacifique-Canadien nommera un gardien qui s'occupera du fonctionnement de cette installation et le Canadian-Northern sera obligé de le payer.

Il y aura une autre condition à l'existence de ce croisement à niveau; elle dépendra de l'observation des conditions imposées, dont l'une défend au Canadian-Northern de faire le garage de trains à cet endroit.

L'ingénieur de la Commission a examiné les plans; et, après les avoir étudiés soigneusement, il recommande l'autorisation du croisement à niveau; et, M. Spencer, l'officier chef du mouvement de la Commission, partage l'avis de notre ingénieur.

En conséquence, on émettra l'ordonnance aux conditions mentionnées.

ETUDE DE LA REQUÊTE DE LA CITÉ DE WINNIPEG, MAN., AU SUJET DE LA CONSTRUCTION D'UN PASSAGE INFÉRIEUR À L'AVENUE TALBOT, WINNIPEG, OU LA VOIE DU PACIFIQUE-CANADIEN TRAVERSE CETTE RUE.

Jugement rendu verbalement par le commissaire en chef Drayton à la fin de l'enquête, le 26 juin 1914.

Dans cette cause la ville désire que l'on construise un passage inférieur à l'avenue Talbot, alléguant les dangers que court le public, dangers qui existent toujours jusqu'à un certain point à toutes les croisements à niveau; et, prétendant en plus que la ville a l'intention de construire une voie de tramway sur cette rue à l'endroit où le Pacifique-Canadien la traverse.

Je n'ai pas le moindre doute qu'un passage inférieur est la seule chose possible au point de vue de la construction d'une voie de tramway. Il est certain qu'il faudra construire cette voie pour développer cette partie de la ville; et, quant à savoir si le temps est arrivé de la construire, il est toujours certain que, tôt ou tard, il faudra donner des tramways à cette partie de la ville.

La ville approuve maintenant la demande de la compagnie du chemin de fer. Cette compagnie s'opposa à l'ouverture de la rue Talbot en 1909. La ville présenta la requête originale le 31 juillet 1908. La compagnie fut avertie de cette demande; et M. Hunt, au cours de la même année, le 13 août, écrivit à la Commission que le Pacifique-Canadien l'avait averti qu'il n'autorisait pas une traverse de sa voie à cet endroit. Lors de l'audition de la cause, la compagnie s'opposa à cette traverse, et il ne resta alors à la Commission qu'à aller examiner la localité. Je ne sais si on a fait cet examen, car il n'y a rien dans les archives qui indique que cet examen ait été fait.

M. Hunt: Oui, elle fit cet examen.

Le Commissaire en chef: Mais le protêt de la compagnie du chemin de fer fut rejeté, et on se rendit au désir de la ville en ouvrant la rue. La ville avance ce que la compagnie affirmait alors. La compagnie prétendit que cette traverse serait dangereuse; la ville dit maintenant qu'elle est dangereuse et demande que l'on construise un passage inférieur à cet endroit pour cette raison.

Comme la compagnie a des droits antérieurs à ceux de la ville, le coût de cette construction devrait retomber entièrement sur la municipalité, d'après la loi ordinairement suivie. Cependant, comme je l'ai déjà fait remarquer à M. Hunt, c'est un règlement que je n'aime pas beaucoup. Je crois qu'on devrait répartir plus également ces déboursés, parce que très souvent la question de priorité est tout à fait secondaire au développement subséquent de la route publique ou du trafic de la compagnie, selon le cas; et ce développement subséquent, qui entraîne toujours la nécessité de protection, devrait être considéré plutôt que les droits de priorité. Il peut se faire que je sois dans l'erreur, car tous mes prédécesseurs ont soutenu le contraire.

Le nombre de trains passant à cet endroit d'un côté et la circulation qui se fait dans la rue d'un autre côté doivent dans des questions de ce genre déterminer de la nécessité qu'il y a d'établir un genre de protection à cet endroit. Je ne me servirai pas des statistiques de la compagnie dans cette cause; je me baserai sur les statistiques de la ville. Un représentant de cette dernière a affirmé ici qu'il se faisait beaucoup plus de trafic à cet endroit—que le nombre des trains augmentaient continuellement;

mais si je m'en tiens aux seules statistiques qui m'ont été fournies, je constate que c'est tout le contraire.

Nous avons une déclaration de la ville concernant le nombre de trains de la compagnie qui ont franchi ce croisement au cours d'une période de sept jours, en novembre 1912; et ces statistiques, telles que compilées par la ville, indiquent qu'au cours de ces sept jours il est passé un total de 1,257 trains au croisement en question. Ensuite, si nous prenons les statistiques de cette année, en comprenant même le petit wagon à gaz—ce qui n'est pas juste—nous constatons que le nombre total des trains qui ont traversé cette avenue, au cours d'une période égale de sept jours, n'a été que de 644. Maintenant, ceci n'est pas ce que la compagnie de chemin de fer affirme; c'est ce que la ville affirme. Ainsi il est faux de prétendre que le danger augmente tel qu'on l'a prétendu. Les faits, tels qu'établis par les statistiques de la ville même, sont que, pour une période déterminée, le nombre de trains passant à cet endroit s'élevait à 1,257 en 1912 et seulement qu'à 644 en 1914.

Cependant, on peut prétendre que les affaires sont mauvaises et que le chiffre n'en est pas aussi considérable qu'autrefois. Je n'ai pas de doute que ceci est en partie vrai; et que le nombre des trains augmentera quelque peu lors de l'expédition des grains—mais le danger ne sera peut-être pas aussi grand qu'il le serait par suite des changements que la compagnie est à faire. Mais ceci ne change pas les faits—la ville a créé une condition, qui d'après la compagnie était dangereuse, et la ville affirme aujourd'hui que ce danger existe—et un de ses représentants prétend que ce danger est considérable; et cependant la circulation des trains, au lieu d'augmenter et de nécessiter la construction de ce passage inférieur, diminue en ce moment.

Il y a un grand nombre de traverses où le trafic est beaucoup plus considérable qu'à l'endroit en question, qui ne sont protégées que par des barrières; ainsi nous n'ordonnerons pas à la compagnie de construire un passage inférieur à ce croisement; mais nous permettons qu'on le construise. Si la ville veut construire ce passage inférieur à ses frais, elle peut le faire; je dis à ses frais, à cause de la priorité des droits de la compagnie, et pour les autres raisons que j'ai données.

D'un autre côté, il ne faut pas oublier qu'il y a une étendue de terrain des deux côtés de ces voies; étendues de terrain renfermant un grand nombre de traverses, où le danger est plus ou moins grand. Les représentants de la ville ont affirmé qu'un certain nombre de ces croisements n'avait aucune utilité; ainsi je crois qu'il serait bon que la ville s'occupât immédiatement de la question de l'accès à cette région, dans le but de fermer quelques-uns de ces croisements et d'accorder la protection nécessaire aux autres. On a fait remarquer que le croisement de Nairn n'était pas très éloigné—à quelque six cents pieds,—et que ce serait une perte d'argent de construire un passage inférieur à l'avenue Talbot et de maintenir une traverse à niveau à la rue Nairn. En conséquence, si la municipalité, dans le but de protéger le public, s'occupe de la question et décide de fermer une de ces rues, la Commission ordonnera qu'on construise un passage inférieur à un endroit convenable, qui devra être déterminé; et, bien que les statistiques indiquent que le danger diminue, et que la compagnie a la priorité des droits,—elle ordonnera que les frais soient répartis également entre la compagnie du chemin de fer et la ville.

CONSIDÉRANT DU JUGEMENT DE LA CONSTRUCTION D'UN PASSAGE SOUTERRAIN AU CROISEMENT DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN SUR LA RUE SALTER, WINNIPEG, MANITOBA.

Jugement verbal rendu par le commissaire en chef DRAYTON, à la fin de l'audition, le 26 juin 1914.

Le passage souterrain dont il s'agit est une construction qui, avec les détails voulus, est suffisante pour desservir le trafic de la compagnie de chemin de fer. Ce passage ne nuira pas trop à la voie ferrée, et il ne fera courir aucun danger au public qui y circulera. La requérante reconnait que le passage souterrain sera une entière amé-

lioration municipale. Je n'affirme pas que ce sera ou que ce ne sera pas une amélioration, que l'argent sera gaspillé, en totalité ou en partie; mais elle est désignée sous le nom d'amélioration municipale,—et c'est de fait le motif de la requête.

Par conséquent, comme le passage souterrain ne doit constituer qu'une simple amélioration municipale, la requérante ne demande pas qu'il soit rendu, contre la compagnie de chemin de fer, une ordonnance enjoignant à cette dernière de contribuer au coût; et, par suite, en ce qui concerne la compagnie de chemin de fer, sur laquelle nous n'avons pas de juridiction immédiate, comme en ce qui concerne la sûreté du public circulant sur la structure, il n'y a pas de point qui oblige la Commission à exercer une action. Les deux intérêts sont surveillés et protégés.

On a fortement représenté à la Commission que ce serait une perte de deniers publics; et je n'exprimerai pas d'opinion ni dans un sens ni dans un autre. On allègue que le passage souterrain projeté, dont la longueur sera de 900 pieds, sera peu utile; et la Commission n'exprimera pas non plus d'opinion à ce sujet. Quels que puissent être les mérites du projet, voici les faits succints: les contribuables de Winnipeg agissent par l'entremise de leur conseil,—leurs représentants, nommés dans le but de résoudre ces questions. Ce conseil a appuyé la construction de ce passage souterrain, et il l'appuie. En outre, les contribuables ont eu une autre sauvegarde—l'occasion d'exprimer leur opinion à ce sujet. La question a été soumise à l'électorat, et on a fait observer que, sur les 30,000 contribuables ayant droit de vote, 1,900 seulement—soit beaucoup moins que dix pour cent—ont voté en faveur du projet, et que, à la suite de notre ordonnance d'autorisation, un fardeau de $1,250,000, ou peut-être une somme plus considérable, sera, à la demande de cette très faible faction des contribuables, imposé à tous les contribuables.

Il me semble que cette question regarde les contribuables et qu'elle n'est pas du ressort de la Commission. Nous ne pouvons intervenir. Il se peut que la question soit plus sérieuse que la plupart des questions, car le montant est très élevé; néanmoins, en principe, il incombe à la Commission de veiller sur les intérêts du public voyageur, en ce qui concerne les franchises fédérales, et leur administration régulière par des compagnies fédérales. Il ne nous appartient pas de décider, dans des questions de ressort municipal, si les municipalités doivent effectuer des améliorations municipales ou si elles ne le doivent pas. Il est parfaitement vrai que nous pourrions refuser de rendre cette ordonnance; cependant, pour tenir cette ligne de conduite, il faudrait que nous procédions sur un terrain en dehors de notre juridiction, suivant toute juste l'interprétation des articles relatifs aux enquêtes de cette nature. En d'autres termes, on ne peut considérer la Commission comme la tutrice des municipalités dans des cas semblables. La question est différente, lorsqu'il s'agit de faire la séparation des dégrés par suite de questions impliquant des questions de sûreté publique. Dans ces cas, nous avons un contrôle immédiat, et nous devrions l'exercer. Toutefois, dans le cas présent, les intérêts du public voyageur ne sont pas impliqués, et je pense que nous devons donner suite à la requête de la municipalité.

Il faudra soumettre des plans détaillés à l'ingénieur de la compagnie de chemin de fer; et, en cas de litige, les plans seront approuvés par l'ingénieur de la Commission.

Suivant le but de la requête, le coût tout entier retombera sur la municipalité; et le seul point lucide à ce sujet est le témoignage que la ville de Winnipeg a beaucoup d'argent à dépenser dans ces questions, et qu'elle ne sera pas entravée par l'assurance d'une protection nécessaire en vue de la sûreté publique à d'autres endroits.

REQUÊTE DE LA "MANITOBA SAND AND GRAVEL COMPANY" DE WINNIPEG, SOUS L'EMPIRE DES ARTICLES 315 ET 323, DEMANDANT L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE DE MODIFIER SON TAUX SPÉCIAL DES MARCHANDISES C.N.C. N° 279, EN DATE DU 21 NOVEMBRE 1912, EN CE QUI CONCERNE L'ARTICLE 10, À LA PAGE 5, DE MANIÈRE À ÉTABLIR UN TAUX ÉQUITABLE SUR LE SABLE ET LE GRAVIER, À PARTIR DE LA STATION VIVIAN, MANITOBA, JUSQU'À LA CITÉ DE WINNIPEG.

Jugement verbal rendu par le chef de la commission, DRAYTON, à la fin de l'audition, le 26 juin 1914:

L'état de la compagnie requérante est qu'elle ne peut être certaine que le fait que le taux exigé par une compagnie est plus faible que celui imposé par une autre compagnie, constitue des taux distinctifs, lesquels, pour établir une distinction, doivent être exigés par la même compagnie afin de créer un point *prima facie* sous l'autorité de la loi. La seule chose à faire est d'indiquer ce qu'est un taux raisonnable; et cette question est résolue dans le jugement rendu dans la cause des taux de l'Ouest.

Elle est réglée sous la rubrique de matériaux de construction et de pavage:

> "La brique, la pierre, le gravier, le sable et l'argile servant aux fins de construction ou de pavage sont frappés de taux de faveur par mille dans l'est et dans l'ouest. Dans l'ouest, le Pacifique-Canadien exige des taux un peu plus élevés dans la Saskatchewan et dans l'Alberta que dans le Manitoba et dans le Nouvel-Ontario, une différence que n'observe pas le Canadian-Northern, qui applique son plus faible taux à tout son réseau. Les échelles des deux compagnies sont moins élevées que celles exigées à l'est des Grands Lacs, sauf pour la pierre de taille et d'assise, dont les taux sont, dans l'ouest, un peu plus élevés que dans l'est."

Maintenant, la seule aide donnée ici, et la seule aide qui puisse être donnée, est l'ordonnance rendue à ce sujet, savoir, que les compagnies répartissent leur groupe initial de dix milles, en ajoutant au tarif un des cinq milles, à raison de deux cents le mille livres de brique, de gravier, de sable et d'argile, et deux cents et demi pour la pierre de taille et d'assise, avec le résultat que les taux minimums imposés seront indiqués, au lieu de taux plus élevés.

En tant que la Commission a constaté, après une longue et minutieuse enquête, que les taux du sable dans l'ouest n'étaient pas outrés—que les taux de l'ouest sur cet article de nécessité étaient inférieurs à ceux de l'est, il n'a pas semblé que la Commission ait eu lieu d'intervenir.

Dans le cas présent, une compagnie a établi un taux inférieur à celui d'une autre compagnie. Il n'y a pas de doute qu'elle a établi ce taux pour les fins de ses propres intérêts; et il se peut que ses taux servent d'expérience; néanmoins, le simple fait que, pour un service donné, une compagnie a volontairement établi un taux inférieur à celui d'une autre compagnie, ne justifierait pas la Commission à enjoindre à une autre compagnie d'établir le même taux.

La requête est renvoyée.

PLAINTE ADRESSÉE PAR LA CITÉ DE FORT-WILLIAM, ONT., ET PAR LES PROPRIÉTAIRES, AU SUJET DE LA VOIE FERRÉE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE SUR L'AVENUE EMPIRE, FORT-WILLIAM, ONT.

Jugement verbal rendu par le chef de la commission, DRAYTON, à la fin de l'audition, le 27 juin 1914:

J'en ignore la raison, mais je sais que cette affaire est en très mauvais état.

La première erreur a consisté à permettre à la compagnie de chemin de fer de construire, le long du chemin public dont il s'agit, sans que les propriétaires établis

sur ce chemin, ou au moins une majorité d'entre eux, aient été parties à la construction. J'ignore si M. Peltier faisait alors partie du conseil, ou bien s'il n'en faisait pas partie; mais je suis absolument certain que les intérêts de la ville ont été bien surveillés. Les conseillers avaient assurément dans l'esprit le bienfait qui en résulterait pour la population de Fort-William en général—un but digne d'éloges, mais un but qui ne justifierait pas un seul instant le conseil de porter préjudice aux propriétaires de l'avenue Empire; et, de plus, le fait, ou peut-être ne devais-je pas dire le fait, mais l'anticipation, que la pose des rails de la compagnie, en faisant de cette dernière un endroit très avantageux pour des emplacements industriels. Il se peut qu'il en ait été ainsi ou autrement. Toutefois, il se produit invariablement une chose, c'est-à-dire que, chaque fois qu'il est construit une voie ferrée sur des chemins publics, nous sommes certains d'être en présence de la sorte de malentendu qui surgit aujourd'hui devant la Commission.

Dans le cas présent, toute l'affaire se rapporte directement à l'entente. Les propriétaires sont liés par leurs représentants, sans préjudice de tout ce que la Commission pourrait faire pour eux. La Commission leur a accordé le droit d'arbitrer leurs réclamations toutes les fois qu'ils ont cru qu'un tort leur avait été causé, leur permettant ainsi d'obtenir une indemnité raisonnable et suffisante, en raison de tous les dommages réels, en vertu des lois relatives à l'arbitrage. Il est vrai que les propriétaires subséquents ne peuvent bénéficier de l'indemnité accordée par cette disposition, cependant, c'est à peine un tort, puisqu'ils ont acheté en connaissance de cause, sachant que la voie ferrée était là; et, étant donné ce que la Commission a déjà accompli, ainsi que susmentionné, on ne peut à juste titre affirmer que ce soit un dommage causé aux premiers propriétaires. S'ils n'ont pas profité du droit d'arbitrage, en vue d'obtenir une indemnité, la faute en retombe sur eux.

La Commission ne peut faire qu'une seule chose. En modifiant l'ordonnance, elle peut faire appliquer les dispositions des articles concernant les chemins publics. Voici ce que j'entends. Aux termes de l'article de la loi relatif aux passages à niveau, la compagnie de chemin de fer est rendue responsable de l'entretien du chemin aux passages à niveau sur ses voies ferrées. Par suite, cette compagnie de chemin de fer est tenue d'entretenir, non pas seulement ses rails, mais aussi une partie du chemin public qu'elle occupe, de manière à ce que ce chemin soit sans danger pour le trafic des voitures. Dans certains cas, la compagnie a manqué d'accomplir cette partie de ses obligations.

Conséquemment, la décision de la Commission est à l'effet que l'ingénieur examine de nouveau cette ligne pour savoir ce qui doit être fait, pour mettre la structure de chemin de fer à l'avenue Empire, et les traverses à l'état réglementaire pour les traverses de chemins de fer. Des copies des rapports seront envoyées aux parties, et l'on agira plus tard.

REQHÊTE DU COMTÉ DE WELLAND, DEMANDANT D'ANNULER L'ORDONNANCE 20134, AUTORISANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO DE DÉTOURNER QUATRE CHEMINS PUBLICS.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 2 juillet 1914:—

Par l'ordonnance de la Commission n° 20134, en date du 16 août 1913, la compagnie de chemin de fer a eu l'autorisation de détourner certains chemins publics. A l'audition, le township de Pelham a été entendu; et, après que ce qui a été soumis eut été étudié, l'ordonnance en question a été émise. Il appert maintenant, dans le cas d'un des chemins publics—celui qui se trouve entre le lot 5 dans la concession 12 et le lot 5 dans la concession 13, township de Pelham—que la corporation municipale qui a juridiction sur le chemin public, le comté de Welland, n'a pas été avertie. Ce chemin est une route de comté, et il est juste, puisque le comté n'a pas été averti des séances et puisque la Commission n'a pas étudié ses prétentions avant d'émettre l'or-

donnance, que l'ordonnance, en ce qu'elle affecte ce chemin, communément appelé "Traverse de Sutton", soit revue.

Quant aux trois autres détournements, malgré que je ne sois pas de l'avis de la commission concernant la décision qu'elle a rendue, il faut reconnaître que comme les parties intéressées ont été entendues avant l'émission de l'ordonnance; et comme on n'a pas soumis de nouveaux arguments autorisant un changement de décision de la part de la Commission, la chose doit être considérée terminée, et la requête, en ce qu'elle concerne ces trois détournements, renvoyée.

Pour ce qui est de la traverse de Sutton, le comté prétend que le chemin allant de l'est à l'ouest, que la compagnie de chemin de fer veut fermer, est plus important que celui qui va du nord au sud, et qu'elle veut laisser ouvert. Je suis d'avis que l'ordonnance, en ce qu'elle affecte ce chemin, devrait être annulée; et qu'on permette à la compagnie de chemin de fer d'installer une traverse à angle droit à l'endroit où la route qui va de l'est à l'ouest traverse le chemin de fer; et que le chemin le moins important—celui qui va du nord au sud—reste tel qu'il est. Ou, si la compagnie de chemin de fer le désire, qu'on en fasse aussi une traverse à angle droit.

Si la compagnie de chemin de fer est d'avis qu'un raccordement entre la route du nord au sud et la route de l'est à l'ouest serait une bonne chose au nord de la voie de chemin de fer, pour permettre aux gens de passer d'une route à l'autre sans traverser la voie, on devrait lui permettre de construire ce détournement; et l'autoriser de prendre, sans le consentement du propriétaire, le terrain nécessaire à la construction.

Jugement de M. le commissaire McLEAN, le 23 juillet 1914:—

Par l'ordonnance 21400 du 10 février 1914, l'ordonnance 20134 du 16 août 1913 a été amendée pour ce qui est du détournement d'un chemin entre le lot 5, concession 12, et le lot 5, concession 13, dans le township de Pelham. En vertu de cette dernière ordonnance, le chemin allant de l'est à l'ouest était détourné au nord du chemin de fer dans le chemin allant du nord au sud, et la traverse du chemin de fer sur la ligne du chemin allant de l'est à l'ouest était fermée. Par la première ordonnance, on autorisait un détournement au nord de la voie, la fermeture des traverses des deux chemins sur le chemin de fer, et l'ouverture d'une nouvelle traverse à angle droit; le tout tel qu'indiqué sur le plan "A" attaché à l'ordonnance en question.

La raison de la seconde audition est expliquée dans le mémoire du sous-commissaire en chef. A l'exception de la correction au sujet des parties devant être averties, nul nouveau fait n'a été rapporté pouvant, à mon avis, changer la décision rendue par l'ordonnance 21400.

Jugement de M. le commissaire GOODEVE:—

Je pense que l'ordonnance n° 21400, obligeant de fermer une traverse et de faire l'autre à angle droit, a grandement amélioré la condition pour la sûreté du public. Je suis par conséquent de l'avis du commissaire McLean.

PLAINTE DU VILLAGE DE FERGUS, ONTARIO, AU SUJET DE L'AUGMENTATION DES TAUX POUR LE TRANSFERT PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA, SUR LA VOIE EN CUL-DE-SAC OU RAMEAU INDUSTRIEL DANS LE VILLAGE DE FERGUS, ONTARIO.

Jugement verbal par le sous-commissaire en chef SCOTT après l'audition, à Toronto, le 3 juillet 1914:—

Un arrangement convenu entre la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et la corporation du village de Fergus, en date du 3 décembre 1913, a donné certains privilèges à la compagnie de chemin de fer à certaines conditions. Une des conditions de l'arrangement était que le transfert à Fergus devait être fait pour $3 par wagon.

Cette condition de l'arrangement a été observée par le Grand-Tronc jusqu'en mars dernier, alors que, pour une raison quelconque, la compagnie a commencé à

observer l'ordonnance de la Commission au sujet du transfert en général. C'est l'ordonnance n° 4988 du 8 juillet 1908.

L'avis de la Commission est que l'arrangement doit faire loi pour les conditions particulières à Fergus. La Commission n'avait pas l'intention en passant l'ordonnance générale de la mettre en vigueur dans un cas de ce genre, déjà réglé par un arrangement spécial. La Commission a déjà décidé, quand les circonstances spéciales le permettent, comme à London, qu'une ordonnance spéciale concernant le transfert doit demeurer en vigueur, et que l'ordonnance générale ne doit pas s'appliquer.

Le cas présent est quelque peu analogue, et même plus fort, car il y a ici un arrangement, et nous sommes d'avis que ce taux de $3 est une condition de l'arrangement qui oblige la compagnie.

Désirez-vous, M. Guthrie, qu'une ordonnance soit émise déclarant que le taux de $3 doit être en vigueur pendant toute la durée de l'arrangement? Ou cette décision de la Commission est-elle suffisante?

M. GUTHRIE: Je pense qu'une ordonnance devrait être émise à cet effet.

Le SOUS-COMMISSAIRE EN CHEF: L'ordonnance serait en vigueur pendant la durée de l'arrangement. Si le Grand-Tronc profite de son droit en vertu de la clause 8 et annule l'arrangement, alors l'ordonnance générale devient en vigueur.

M. CHISHOLM: Je suppose que si la Commission doit émettre une ordonnance à cet effet, la meilleure chose serait de simplement annuler le taux que nous avons établi. Ce n'est peut-être pas mauvais dans certaines circonstances, mais je pense que la Commission n'a pas l'habitude de rendre une ordonnance déclaratoire.

Le SOUS-COMMISSAIRE EN CHEF: Oui. Alors, nous émettrons une ordonnance annulant ce taux.

REQUÊTE D'UNE COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SOUS LA JURIDICTION DE LA COMMISSION DEMANDANT À CETTE DERNIÈRE DE PRENDRE DES PROCÉDURES CONTRE UN CONDUCTEUR DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 4 juillet 1914:—

Dans la cause de A B, une requête a été faite par une compagnie de chemin de fer sous la juridiction de la Commission, demandant que cette dernière prenne des procédures contre un conducteur de la compagnie de chemin de fer.

Il appert que le conducteur avait l'habitude de refuser aux cultivateurs et à d'autres, des wagons vides, pour qu'ils chargent leurs produits et marchandises, à moins que le requérant paye, directement ou indirectement ou, ainsi qu'il est prétendu, par l'entremise d'un agent d'une compagnie de bois locale, une somme d'argent allant ordinairement jusqu'à $5 par wagon, mais moindre dans certains cas.

La compagnie s'appuie sur les dispositions de la loi des chemins de fer en faisant cette demande, et en particulier sur l'article suivant (317):—

"3 Aucune compagnie ne peut—

"(*a*) donner de préférence ni d'avantage indu ou déraisonnable à un individu ou à une compagnie quelconque, non plus que favoriser un genre quelconque de trafic sous quelque rapport que ce soit;

" (*b*) au moyen de retards déraisonnables ou de quelque autre manière que ce soit, traiter différemment, à l'avantage ou au détriment d'un particulier ou d'une compagnie, les marchandises de même nature qu'elle reçoit charge, sur ses wagons, expédie, décharge ou livre à destination;

" (*c*) non plus qu'exposer un individu, une compagnie ou une catégorie quelconque de trafic, à subir un tort ou un désavantage indu ou déraisonnable, sous quelque rapport que ce soit;

"427. Toute compagnie, tout directeur ou fonctionnaire d'icelle ou tout séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou personne agissant pour elle ou employée par elle qui fait, fait faire ou permet qu'il soit fait quelque chose ou quelque acte contraire aux dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale ou aux ordonnances ou ordres du Gouverneur en conseil, du ministre ou de la commission rendus ou donnés sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet de faire quelque chose dont l'exécution est requise de la part de cette compagnie ou personne, est passible, si une autre peine n'est pas établie par la présente loi ou par la loi spéciale, pour chaque contravention, d'une amende de vingt dollars au moins, mais de pas plus de cinq mille dollars, à la discrétion de la cour devant laquelle cette amende est recouvrable.

"2. Toute compagnie, tout directeur, fonctionnaire, employé, séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou personne coupable est en outre passible envers quiconque est lésé par ce fait de tous dommages soufferts de ce chef ou qui en sont la suite.

"431.

"3. Chaque fois que la Commission a juste motif de croire que la compagnie ou quelque personne ou corporation enfreint ou a enfreint quelque prescription de la présente loi dont l'infraction entraîne en vertu de la présente loi l'imposition d'une amende, elle peut requérir le procureur général du Canada d'intenter et de suivre, au nom de Sa Majesté le Roi, des procédures contre cette compagnie ou contre cette personne pour lui faire imposer et pour recouvrer d'elle l'amende édictée par la présente loi pour chaque contravention, ou bien la Commission peut faire produire au nom du procureur général du Canada une dénonciation demandant l'imposition et le recouvrement de cette amende."

La compagnie soutient que l'intervention de la Commission aurait un effet plus considérable sur les autres employés de la compagnie que si les poursuites étaient intentées par la compagnie de chemin de fer; et que, si la dite compagnie allait intenter ces poursuites, tous les autres conducteurs combattraient ensemble cette démarche de la part de la compagnie; tandis que si de telles poursuites étaient intentées par la Commission ou par le procureur général ce malaise n'existerait pas.

On peut dire que les articles sur lesquels se base la compagnie en soutien de la requête peuvent s'appliquer au cas d'un conducteur ou d'un autre employé subalterne de la compagnie; et, s'il n'existait d'autre remède, il serait peut-être du devoir de la Commission poursuivant dans l'intérêt public de faire les démarches demandées par la compagnie de chemin de fer.

Cependant, il me semble que ces articles de la loi s'appliquent plus aux procédures contre la compagnie, ou contre son comité exécutif, qu'ils ne s'appliquent à celles qu'on pourrait prendre contre ses employés subalternes; et l'intervention de la Commission dans la discipline de la compagnie à l'égard de ses employés coupables ne saurait être dans le meilleur intérêt de l'administration du chemin de fer intéressé. En général, des questions de ce genre sont du ressort des compagnies. Si la Commission entreprend une fois de rappeler au devoir les employés de la compagnie, elle sera tenue par ce précédent d'agir ainsi à l'égard des autres compagnies—avec ce résultat qu'elle enlèvera aux compagnies la responsabilité de rappeler au devoir leurs propres employés; et, il ne faut pas l'oublier, cette responsabilité appartient aux compagnies et non à la Commission. Je suis d'avis que la Commission ne devrait pas intervenir, sauf dans les cas où il y a eu de la part de la compagnie la négligence d'exiger la discipline nécessaire à la sauvegarde publique.

Toutefois, la fraude qui fait l'objet de cette plainte est particulièrement méprisable. Les cultivateurs doivent être protégés contre de telles pratiques qui, je crois. peuvent et doivent être considérées comme des délits criminels.

A mon sens, le remède à apporter à ce mal est assez facile. On obtiendrait un meilleur résultat—résultat qui assurerait la protection aux expéditeurs—si l'on adoptait la procédure criminelle en vertu des stipulations de la loi à l'effet d'empêcher le paiement ou l'acceptation de commissions illicites ou secrètes et autres pratiques semblables (8-9 Edouard VII, chap. 33). L'article 3 et le sous-article (a) de cette Loi stipulent comme suit:—

"3. Est coupable d'un acte criminel et passible, sur conviction par voie de mise en accusation, de deux ans d'emprisonnement ou d'une amende n'excédant pas deux mille cinq cents dollars, ou des deux peines à la fois, et sur conviction par voie sommaire, de six mois d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, ou d'une amende ne dépassant pas cent dollars, ou des deux peines à la fois,—

(a) l'agent qui, par corruption, accepte ou obtient, ou convient d'accepter ou tâche d'obtenir de quelqu'un, pour lui-même ou pour toute autre personne, un don ou quelque valeur à titre d'encouragement à faire ou à omettre de faire, ou à titre de récompense pour avoir, subséquemment à la présente loi, fait ou omis de faire quelque acte qui se rapporte aux affaires de son commettant, ou, pour témoigner ou s'abstenir de témoigner de la bienvaillance ou de la malveillance à quelque personne relativement aux affaires de son commettant."

L'administration et la mise en vigueur de cette loi sont entre les mains du substitut du procureur général de la localité, sujettes, toutefois, à la direction du procureur général; et les détails de cette cause seront dans l'intérêt du public, placés entre les mains des autorités compétentes du substitut du procureur général.

Le commissaire en chef adjoint, M. Scott, partage cet avis.

CLÔTURES DE CHEMINS DE FER RÉGLEMENTAIRES.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 4 juillet 1914:

La division des ingénieurs a attiré l'attention de la Commission sur le fait que les différentes compagnies de chemin de fer se servent de clôtures de différents genres. Par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique emploie une clôture à cinq fils de fer avec une planche à la partie supérieure; la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a une clôture faite de dix fils de fer; le Pacifique-Canadien se sert d'un clôture à cinq fils de fer pour arrêter les chevaux et bestiaux seulement, et sur des terrains unis et plans, une clôture à sept fils de fer dont le plus bas est à six pouces de terre; tandis que le Canadian-Northern emploi une clôture à sept fils de fer.

La question d'adopter une clôture réglementaire pour chemins de fer a été portée à l'attention des compagnies de chemin de fer au cours d'un récent voyage des commissaires dans l'Ouest canadien. Cependant, les compagnies n'ont pas encore soumis à la Commission leurs représentations respectives à ce sujet.

Je suis d'avis que la Commission ne doit pas prescrire aux dites compagnies le mode de clôture réglementaire qui devrait être adopté. L'obligation statutaire à laquelle sont tenues les compagnies est, à mon sens, une protection suffisante pour le public. Les compagnies de chemin de fer sont tenues par la loi de construire toutes les clôtures nécessaires pour empêcher les bestiaux d'aller sur la voie ferrée. Le mot "bestiaux" comprend—à l'exception de la volaille—tout ce que le cultivateur possède en bétail. Si la Commission allait ordonner l'adoption d'une clôture réglementaire, il pourrait se faire que, dans certains cas, cette clôture ne soit pas suffisante et que dans d'autres elle soit dispendieuse pour le lieu.

En interprétant la question dans le sens de la loi, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer dans chaque cas est claire et définie—la clôture doit être de nature à empêcher les bestiaux d'aller sur la voie ferrée.

Le commissaire en chef adjoint Scott ainsi que les commissaires McLean et Goodeve partagent cet avis.

AU SUJET DU RAMEAU PARTICULIER C. L. O. AND W., TRENTON. ONTARIO.

Jugement du commissaire en chef adjoint SCOTT, le 8 juillet 1914.

La Commission a discuté plusieurs fois la question du rameau particulier que la compagnie du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western* désire construire à Trenton; et quelques-uns des commissaires—y compris moi-même—sont allés à Trenton dans le but d'y visiter les lieux.

En premier lieu la compagnie de chemin de fer voulait que le rameau en question fût construit sur le côté sud de sa ligne principale et vers le sud-est jusqu'à la rue Ontario; et, une entente fut conclue avec la municipalité par laquelle celle-ci était tenue de fermer certaines rues dans le but de faciliter la construction du dit rameau; mais, sur enquête on découvrit que cet embranchement serait construit à travers la propriété de la *Canada Creosoting Company* de façon à ruiner presque totalement cette industrie.

Il fut alors compris que ce rameau se dirigerait de la voie principale vers le nord et, décrivant un demi-cercle, passerait au-dessous de la voie principale et jusqu'à la rue Ontario tel qu'il est indiqué aux tracés qui nous ont été soumis pour approbation. La nouvelle ligne exigerait la clôture de plusieurs nouvelles rues dont quelques-unes seulement sont actuellement ouvertes et dont plusieurs, je l'espère, ne seront jamais ouvertes.

La Commission a émis récemment l'ordonnance n° 22058 en date du 25 juin dernier en approbation des traverses de toutes ces routes publiques. La compagnie de chemin de fer, lors de nos séances tenues à Toronto, nous exprima l'intention de ne pas continuer ce rameau à moins qu'on fît clore un certain nombre de ces passages à niveau de façon à réduire le coût de construction et à empêcher les accidents qui pourraient se produire aux croisements à niveau lorsque cette ligne serait mise en fonctionnement. Nonobstant le fait que cette ville bénéficierait par la construction de ce rameau, et qu'elle s'était déjà entendue avec la compagnie de chemin de fer pour fermer certaines rues, si le rameau tel que tracé en premier lieu avait été approuvé par la Commission, la ville refuse maintenant de fermer les dites rues à moins qu'elle soit protégée contre les réclamations des propriétaires des terrains avoisinants. Je ne crois pas que ces réclamations soient de nature sérieuse, vu que la plupart de ces rues ne sont pas encore ouvertes et que le terrain n'est encore ni occupé ni développé.

En vue de faciliter cette affaire, je crois que la Commission devrait intervenir et décider à ce que certaines routes publiques soient détournées de façon à permettre la clôture d'un certain nombre de croisements à niveau.

Par conséquent, je crois qu'une ordonnance devrait être émise en vue d'annuler l'ordonnance du 27 juin dernier—n° 22058—et de voir à la construction de croisements à niveau sur le rameau projeté à partir de l'endroit où le dit rameau quitte la ligne principale jusqu'à l'endroit où il passe sous la voie principale au-dessus de la rue Marmora; et, à partir de la rue Sophia aux deux endroits où le rameau traverse cette rue. Puis, les routes publiques suivantes devraient être closes et détournées; le croisement à niveau du Bocage devrait être fermé et la voie détournée dans la rue Sophia; le croisement à niveau Eugenia devrait être fermé et la rue jetée dans la rue Louisa; la rue Louisa devrait être fermée et détournée dans la rue Sophia; la rue Elizabeth devrait être fermée aux deux endroits où elle est traversée par le rameau et détournée dans la rue Marmora; le croisement à niveau de la rue Leopold devrait être fermé et détourné, par voie de la rue Elizabeth, dans la rue Marmora. Ces croisements serviront amplement je crois le terrain affecté. La rue Marmora atteindra la voie principale par un détournement à angle droit de la dite voie. Cette rue est actuellement ouverte et elle a un passage inférieur sous la ligne principale; et les deux croisements de la rue Sophia étant laissés ouverts, ils serviront de route publique parallèle à la voie principale.

La condition qui devrait être attachée à la clôture ou au détournement de ces rues devrait exiger que les propriétaires soient compensés pour les dommages, si dommages il y a, qu'ils auraient à supporter à cause de la clôture des dites rues. Nous n'avons pas le pouvoir de jeter cela sur la municipalité, et alors, les dommages seraient payés par la compagnie du Pacifique-Canadien. Toutefois, je crois qu'à cause de l'entente conclue entre la municipalité et la compagnie de chemin de fer, celle-là pourrait bien aider la compagnie de chemin de fer jusqu'à une certaine limite dans cette affaire.

Je crois que l'on devrait émettre une ordonnance dans le sens que j'ai indiqué.

Le commissaire McLean a abondé dans ce sens.

La compagnie de chemin de fer n'ayant fait aucunes démarches, l'ordre est arrivé qui rescindait les ordonnances nos 22058 et 22234; et autorisant la compagnie requérante à construire, entretenir et exploiter son rameau particulier de Trenton qui traverse certaines rues de Trenton; les propriétaires des terrains voisins devant être indemnisés pour le dommage, s'il s'en trouve, dont ils pourraient souffrir du fait de la fermeture de quelques-unes de ces rues.

COMPAGNIE MASSEY-HARRIS ET AL., CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN ET GRAND-TRONC.

Jugement par le commissaire en chef DRAYTON, le 8 juillet 1914.

Il s'agit ici d'une demande faite par la compagnie *Massey-Harris, The Edmonton City Dairy, Limited, Knight and Forst, The Standard Plumbing and Heating Company, Limited, et Andrew Lee,* au sujet d'une ordonnance obligeant soit la compagnie Canadian-Northern, soit la compagnie du Grand-Tronc, en vertu des dispositions de l'article 226 de la loi des chemins de fer, de fournir et construire des rameaux convenables de la ligne principale de ces compagnies, dans la cité d'Edmonton, sur la voie qui traverse les lopins 5 et 6, réserve de la Baie-d'Hudson, jusqu'à l'avenue Athabaska.

Cette demande a pour but de donner les avantages que comporte le chemin de fer à ce que l'on appelle le territoire industriel qui se trouve à l'ouest de la première rue et au sud de l'avenue McKenzie.

L'étendue du territoire couverte par les fins que comporte la présente demande va de la Dixième rue à la Première avenue, les hangars et les parcs à marchandises du Pacifique-Canadien se trouvant situés sur le lopin de terre compris entre la Dixième et la Onzième rues.

Ce district possède déjà des rameaux particuliers par la présence dans la partie nord des lopins 7, 8 et 9 en gagnant l'ouest, et, d'après le plan que l'on propose, des rameaux seraient construits de façon à desservir les lopins 3 et 4 en gagnant l'est.

La demande a été reçue plus d'une fois bien que l'occasion ne se soit pas présentée pour que l'on y prête une oreille attentive la seconde fois; mais comme il se trouve que les avis de la Commission n'ont apparemment pas été compris, il est opportun d'y revenir.

Les requérants demandent que les rameaux suivent absolument les voies déjà tracées sans passer à travers les terres des subdivisions.

Les compagnies de chemin de fer se sont opposées à cette demande en prétendant que le trafic avait pris de telles proportions que les hangars d'aujourd'hui étaient devenus insuffisants et que, pour favoriser les intérêts locaux, il était nécessaire de construire de nouveaux hangars qui s'étendraient de la voie du lopin 7 à un point à l'est de la voie du lopin 4. Le fait de cette construction serait de nature, fatalement, à empêcher la construction de rameaux de la voie du Canadian-Northern, comme il a été possible de faire dans le cas des rameaux construits sur les lopins 7, 8 et 9.

Ce district est tel que, comme le conseil l'a reconnu dans une première occasion, la construction de rameaux industriels lui serait d'un grand avantage. Cette construction, à vrai dire, est rendue nécessaire pour le développement adéquat de ce district. Sans cela tout le travail de développement de ce district est appelé à une faillite certaine—du moins pour ce qui regarde le développement sur une grande échelle.

Les ingénieurs de la Commission ont fait une étude sérieuse de la situation afin d'arriver à assurer la construction de voies sur les terrains dont il est question, et ce de façon à permettre le moins possible d'empiètement sur la propriété particulière. Le résultat de ces travaux apparaît aux plans déposés entre les mains de la Commission et dont on trouve un imprimé bleu attaché à ce document que l'on fera parvenir à chacune des parties.

Comme nous l'avons déjà fait comprendre, cette construction est possible. Les diverses parties requérantes y ont droit; mais, comme il a déjà été dit, ces parties n'y ont droit que moyennant la concession d'un emplacement de voie gratuit à la compagnie, quelle qu'elle soit, qui pourra être choisie pour la mise à exécution de ces travaux.

On a montré aux propriétaires de terrains que leurs intérêts étaient absolument identiques et que, dans ces conditions, il ne serait pas bien difficile d'en arriver à un arrangement entre les intérêts locaux, arrangement qui permettrait aux travaux de commencer.

Les travaux sont tout à l'avantage des propriétaires de terrains. Non seulement les compagnies de chemin de fer ne désirent pas la construction de cette voie, mais elles s'opposent même à ce qu'on en fasse la demande; et, si les propriétaires de terrains persistent à réclamer ces travaux, une ordonnance sera émise pour que l'on s'y mette aussitôt que l'on aura assuré l'emplacement de voie; ou encore s'il arrive que l'emplacement de voie, l'ordonnance sera également émise dès que ces derniers auront versé en cours la somme que l'ingénieur de la Commission considéra comme nécessaire pour permettre à la compagnie de chemin de fer d'obtenir cet emplacement de voie par expropriation.

Le commissaire Goodeve donne son assentiment.

PASSAGES DE FERMES.

Jugement par monsieur le commissaire McLean, le 8 juillet 1914:

Demande est faite de l'émission d'une ordonnance exigeant de la compagnie du Pacifique-Canadien de rouvrir des croisements de fermes sur les propriétés de Mme Adam Hillhouse et de Mme E. I. Booth. Ces fermes se trouvent dans la province de Québec, à proximité de la gare Foster, où l'embranchement du Pacifique-Canadien qui va à Knowlton rejoint la ligne principale à partir de Saint-Jean.

Ces croisements qui datent de la construction de cette portion du chemin de fer du Pacifique-Canadien qui a été construite en vertu de la charte du chemin de fer *Atlantic and Nord West,* ont été fermées par le Pacifique-Canadien le 8 janvier 1914. La compagnie prétend rester dans ses droits en agissant comme elle le fait, en donnant pour raison de son attitude que dans chaque cas le terrain se trouve être la possession de différentes personnes et ce des deux côtés de la ligne.

En vertu de la section 252 de la loi des Chemins de fer, toute compagnie de chemin de fer est tenue de faire des traverses "dans l'intérêt des personnes dont les terrains sont traversés par le chemin de fer, et de façon à faciliter et assurer le croisement de la ligne de chemin de fer pour les travaux de la terre. Cette obligation toutefois n'est entrée en vigueur, en vertu de la loi des chemins de fer, qu'en 1888. Avant cette date les propriétaires n'avaient aucun droit à un croisement pour fins agricoles à moins toutefois qu'il n'en fût ainsi réglé lors du transport par le propriétaire à la compagnie. Cette ligne a été construite à une époque où la loi portait les dispositions que nous venons de dire. La question des droits, s'il s'en trouve, des propriétaires actuels à une réserve de passages relève, comme droit, des réserves faites à l'époque de la construction de la

ligne. Il est établi qu'il existait des réserves au sujet de passages et que ces passages ont longtemps servi.

Il s'est fait nombre de transports au sujet des propriétés dont il est question. Il est inutile de retracer la longue chaîne des titres à partir de l'époque de la construction du chemin de fer. On a déposé devant la Commission copies des actes passés par Charles H. Young en faveur de Adam Hillhouse et qui datent respectivement du 27 novembre 1891 et 21 mai 1894. En aucun de ces actes trouve-t-on aucune réserve au sujet du droit de passage sur la ligne de chemin de fer. Dans l'acte passé par Gitty en faveur de Booth et qui porte la date du 8 janvier 1913, il n'existe pas de réserve de croisement sur la ligne. Quelle que soit la portée de la réserve, il suffit de dire en cette occurrence qu'en l'absence de termes la désignant expressément, on ne peut supposer qu'elle existe du seul fait qu'un possesseur antérieur du terrain eût joui du droit de passage.

Dans l'affaire de la *Midland Railway Company* contre *Gribble, 2 Ch. Div., pages 129 et 827,* il existait un état de choses qui a trait à la demande actuellement à l'étude en tant qu'elle se rattache aux deux affaires dont nous venons de parler. En vertu de l'article 68 de la loi des chemins de fer de 1845, il y eut *inter alia* des dispositions à l'effet que la compagnie devait construire et entretenir "des passages supérieurs, inférieurs ou sur les côtés du chemin de fer comme il sera opportun de le faire pour corriger tous les embarras causés par le chemin de fer à l'exploitation des terrains sur lesquels la ligne sera construite." On trouvait ici, par contraste à ce qui se faisait au Canada avant 1888, des dispositions statutaires au sujet des passages pour fins agricoles. Dans cette affaire il s'agissait d'une ligne de chemin de fer construite sur le terrain d'un certain Raynsford, et, comme conséquence des dispositions de la Loi des chemins de fer dont nous avons parlé, il était question d'un croisement à niveau. Le transport à la compagnie faisait acte de réserve d'un droit de passage sur ces terrains en faveur de Raynsford et de ses successeurs possibles dans la possession de ces terrains, et la compagnie s'engageait de conserver ce droit aux successeurs. Dans la suite Raynsford vendit ses terrains et transporta le droit de possession de ses terrains situés sur un côté de la ligne de chemin de fer à un certain Plowman sans faire mention du droit de passage et sans donner à Plowman aucun droit de passage sur les terrains qu'il se réservait tout en ne lui accordant aucun droit de passage sur les terrains qu'il lui cédait. Avec le temps les terrains réservés par Raynsford, furent vendus à Gribble qui insista sur le transfert du droit à l'usage du passage. La Cour d'Appel décida que le droit se trouvait définitivement perdu du fait du transport fait en faveur de Plowman; qu'il n'existait plus de droit à l'usage du passage et que la compagnie était libre de faire disparaître ce droit.

Le cas d'Edward Hume est différent. A la date du 17 novembre 1902, Lucie Chamberlain, veuve de Charles H. Young, transporta à Edward Hume les terrains qui font l'objet de la discussion au sujet du droit de passage pour fins agricoles. Dans cet acte on trouvait une réserve spéciale du "droit de passage sur cette partie du lopin quatorze cent trois situé au nord du droit de passage de la compagnie de chemin de fer *Atlantic and Northwest* réservée au dit vendeur." L'acte porte aussi l'obligation de la part de l'acheteur, pour ce qui a trait à ce droit de passage, "d'entretenir en tout temps et de maintenir fermé une barrière convenable et solide à l'endroit de la sortie de ce droit de passage sur le chemin qui part de la portion de terrain sur laquelle porte le droit de passage garanti par les présentes." Ce qui revient à dire que l'on réservait à l'acheteur une sortie allant du passage de ferme située sur le terrain du vendeur jusqu'au chemin public.

Au cours du jugement rendu dans l'affaire de la *Midland Railway Co.,* contre Gribble, le juge Lindley parla comme suit au sujet du transport fait par Raynsford en faveur de Plowman:—

"Il transporta le terrain à M. Plowman sans lui accorder aucun droit de passage sur le terrain qu'il gardait et sans se réserver pour lui-même aucun droit de passage sur le terrain cédé à M. Plowman; ce qui revient à dire qu'il se débarrassait de son

terrain de façon à laisser entendre clairement qu'il ne se proposait nullement d'y avoir accès dans la suite. J'y vois un abandon clair et définitif de ses droits de passage sur le chemin de fer."

D'après ce langage, il semblerait que si Raynsford avait réservé un droit de passage à Plowman, ou avait réservé un droit de passage sur le terrain transmis à Plowman, qu'on serait arrivé à une conclusion différente.

Dans la cause de *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company, vs Simpson Brick Company,* 17 O. L. R., 632, on a traité une série de faits qui semblent être spécialement pertinents au cas de Hume. Lors de sa construction, le chemin de fer traversait un terrain qui était la propriété de Noah S. Briggs et de Charles S. Briggs comme locataires en commun. Ils obtinrent en même temps que le transfert du droit de passage sur leur propriété au chemin de fer, une entente du chemin de fer pour la construction d'un croisement de ferme. Plus tard Maguire acquit les deux propriétés. Plus tard encore Maguire transmit à Fanning la partie de la propriété située au nord du chemin de fer, lui accordant en même temps un droit de passage au moyen d'une sortie à un grand chemin, sur le terrain qui appartenait au vendeur situé au sud du chemin de fer. En présence des faits qu'on a ainsi exposés, on a jugé qu'il n'y avait pas de séparation de nature à impliquer le cédant du droit de passage. On a fait observer dans la décision rendue que bien que dans la cause de la *Midland Railway Company vs Gribble* il n'y avait pas été fait de réserve dans le cas présent....il y avait la cession par Maguire à Fanning, comme appartenant au terrain situé au nord acheté par Fanning, du droit de passage sur une lisière de 30 pieds de largeur partant du croisement à niveau et traversant la partie du terrain non vendu de Maguire jusqu'à l'avenue Aberdeen.

Dans le cas de Hume, je suis d'opinion qu'il existe un droit légal à la continuation du croisement de ferme, et qu'on le rétablisse immédiatement.

Ce droit légal ne semble pas exister dans les cas de Mme Hillhouse et de Mme Booth. L'inspecteur de la Commission la notifie qu'il est urgent que ces parties aient des passages de ferme, si elles veulent jouir à bon droit de leurs propriétés. Dans ces conditions, il faudrait je pense rendre une ordonnance en vertu de l'article 253, par charité, les demandes défrayant les frais.

Le commissaire en chef adjoint Scott a été de cet avis.

INDEPENDENT TELEPHONE CO. VS BELL TELEPHONE CO.

Jugement de M. le commisasire McLean, rendu le 16 juillet 1914:

Par le paragraphe 5 de l'article 4 7-8 du chapitre 61, Edouard VII, la Commission est autorisée dans une requête semblable à celle qui nous est soumise à rendre une ordonnance "aux conditions d'indemnité que la Commission juge équitables et opportunes." A l'article 5 de la loi sont énoncés les articles de la loi des chemins de fer qui s'appliquent aux compagnies de téléphone soumises à la juridiction de la Commission. C'est un fait reconnu qu'en tant qu'on fait allusion aux communications téléphoniques, ces articles peuvent ne pas être applicables dans leur intégrité, car l'article 5 renferme les termes explicites que ces articles "en tant qu'ils sont raisonnablement applicables ne sont pas incompatibles à cette partie ou la loi spéciale s'appliquera à la juridiction de la Commission et à son exercice......"

En ce qui concerne la présente demande, le paragraphe 5 tombe sous le coup de la condition dans laquelle il est adressé une demande par une compagnie, province, municipalité, ou corporation non soumise à la juridiction de la Commission—ce requérantayant l'autorisation de construire ou de mettre en service un réseau ou ligne téléphonique—afin d'obtenir un raccordement à longue distance avec une compagnie téléphonique soumise à la juridiction de la Commission. Puisque, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer déjà mentionnées, l'étendue de la juridiction de la Commission vise les compagnies sur lesquelles elle a juridiction, il s'ensuit que,

sous le régime du paragraphe 5 il surgit un cas où les articles dont il s'agit ne sont pas applicables. Dans ces conditions, il faut que la Commission montre la mesure de son autorité aussi bien que de ses responsabilités dans les paragraphes qui traitent d'une manière spécifique une demande semblable à la présente.

On défini le mot "indemnité" comme étant—

> "Une récompense en raison de toute perte, tort ou service, particulièrement lorsqu'elle est accordée par la loi."

Encyclopédie des Lois américaine et anglaise, vol. 6, page 369. Quand il est employé dans un sens technique, le mot "indemnité" concerne les dommages. Mais il peut avoir une portée plus considérable dépendant du contexte. Le terme tel qu'employé dans le paragraphe 5 me semble avoir une signification très considérable. Il est vrai que le paragraphe se lit—

> "et la Commission peut ordonner à la compagnie de faire usage ou d'établir le raccordement ou la communication aux conditions d'indemnité que la Commission juge équitables et opportunes......"

Ces mots par eux-mêmes sembleraient impliquer que l'indemnité visait "cet usage, ce raccordement ou cette communication." Mais si on avait en vue cette interprétation, alors l'emploi du mot "équitable" en ce qui concerne les conditions devant être adoptées, aurait suffi à déterminer la portée de la juridiction de la Commission. L'addition du mot "opportunes" implique un plus grand discernement de la part de la Commission.

La dernière partie du paragraphe 5, qui stipule que la Commission "peut enjoindre et prescrire comment, quand, où et par qui, et à quels termes et conditions, cet emploi, ce raccordement ou cette communication doit être établi, construit, installé, exploité et maintenu", a trait aux conditions physiques. En traitant des types d'appareils le paragraphe 6 énonce que la Commission doit—

> "accorder la permission demandée dans ce cas et étant donné ces types, l'emploi, le raccordement ou la communication demandée, peut, de l'avis de la Commission, être fait ou exercé d'une manière satisfaisante et sans dommage ou nuisance injuste ou démesurée à l'industrie téléphonique de la compagnie".

Dans un secours accordé en vertu d'une ordonnance générale, il faut que la Commission soit convaincue dans chaque cas que les clauses du paragraphe précité soient observées.

Mais le "tort" "blessure" ou la "nuisance" auxquelles il est fait allusion ici est un dommage ou une nuisance au service de la compagnie qui peuvent s'élever si la compagnie qui fait le raccordement emploie de mauvais appareils, entravant par là l'expédition des communications téléphoniques et retardant les affaires. C'est-à-dire, le tort ou la nuisance causé est physique. Il ne concerne pas la perte d'affaires par la compagnie soumise à la juridiction de la Commission, cette partie étant attribuable au fait que la compagnie indépendante a envahi un champ qui était jusqu'ici occupé par une compagnie sujette à la juridiction de la Commission, c'est-à-dire la compagnie Bell.

Tandis que le paragraphe 6 concerne en premier lieu les types d'appareils et les conditions physiques dont on doit tenir compte, les premiers termes du paragraphe sont significatifs:

> "Sur présentation de toute semblable requête, la Commission doit outre toute autre cause concernant ce point......"

C'est-à-dire qu'en vertu de ce paragraphe, la Commission est obligée d'étudier non-seulement les facteurs se rapportant aux conditions physiques, et les types d'appareils, mais aussi toutes les autres causes qui intéressent ce point. Les conditions physiques

qui doivent être étudiées sont déterminées. L'étendue des autres facteurs devant être étudiés est laissée au discernement de la Commission.

A mesure que je lis les articles, il n'y a pas le moindre doute que le mot "indemnité" tel qu'employé au paragraphe 5 de l'article 4 a une vaste signification, embrassant non-seulement le paiement pour le service, mais aussi l'indemnité pour perte. L'intention manifeste des articles concernés est que, lorsque le Parlement reconnaît comme imparfaits les cas analogues au transport par voie ferrée, la Commission devrait posséder une vaste discrétion au sujet des facteurs à considérer dans la privation de l'indemnité. Dans la privation de cette indemnité, il lui est loisible de considérer non seulement l'indemnité pour service en ce qui concerne le raccordement à longue distance, mais aussi l'effet qu'a ce raccordement sur le service local de la compagnie Bell. En tant que la Commission est intéressée, il faudrait considérer *res adjudicata* l'effet sur le service local de la compagnie Bell. Il est vrai que le jugement de feu le commissaire en chef, le 10 mai 1911, auquel a suppléé une ordonnance provisoire, visait une période limitée de temps et un nombre limité de compagnies. Mais la limite ne s'étend pas au principe énoncé dans son jugement, lequel est approuvé à l'unanimité par la Commission; et que celle-ci n'a pas renversé.

Il y a réellement dans le paiement annuel effectué par chacun des abonnés de la compagnie Bell, une contribution non-seulement en faveur des frais du premier établissement, mais aussi pour les frais d'entretien de l'équipement Bell a longue distance. Naturellement, l'abonné du téléphone Bell doit payer le tarif de longue distance lorsqu'il se sert des lignes à longue distance, soit qu'il parle de chez lui ou de son bureau, ou d'une station téléphonique payante. Mais le fait d'avoir le téléphone soit chez lui, soit à son bureau, lui permet de pouvoir parler à qui il veut, et aussi qu'on lui parle. Dans les frais du service local annuel Bell, aucune partie en particulier des frais n'est pour le service général que toutes les recettes aident à maintenir. Il est également impossible d'établir une distinction à cet égard entre celui qui se sert souvent du service à longue distance, et celui qui s'en sert rarement ou jamais. Il y a un tarif uniforme annuel pour le service local.

On a déjà indiqué que feu le commissaire en chef Mabee avait soutenu que le fait de nuire aux affaires de la compagnie de téléphone Bell, était un facteur qui méritait d'être considéré. Sans essayer d'épuiser les facteurs qui méritent d'être étudiés, particulièrement ceux qui sont propres à celui mentionné par feu le commissaire en chef et qui lui ont été ajoutés, on peut les énoncer et les traiter d'une manière analytique.

1. *La contribution au compte des frais d'installation et d'entretien* qui est comprise dans le paiement annuel fait par l'abonné au téléphone Bell est un élément qui concerne uniquement l'abonné au téléphone Bell, et ne peut s'appliquer à celui qui se sert d'une ligne indépendante de téléphone pouvant à un moment donné être raccordée au système de longue distance de la compagnie Bell. Dans le cas de l'abonné de la Bell il y a une question de frais communs, une contribution quelconque aux frais du service de longue distance, qui est faite par celui qui utilise le service local et qui est en même temps à faire, ou peut faire, usage du service à longue distance.

2. *L'élément de commodité dont il a été déjà question.*—L'élément de commodité est un avantage à la portée et de l'abonné de la Bell, et de l'abonné de la compagnie indépendante qui désire faire, ou fait usage du service à longue distance de la compagnie Bell. Il n'est que juste que la compagnie indépendante paie une certaine somme à cause de cet avantage. Au point de vue de la comptabilité, il semble qu'il soit plus satisfaisant de déterminer cette somme au moyen d'un tarif général de protection plutôt que de fixer une certaine somme à être payée par chaque abonné de la compagnie indépendante. Quelques-uns de ces abonnés peuvent utiliser le service de longue distance assez souvent; d'autres pas du tout. De sorte qu'il n'est pas possible de traiter la compagnie autrement qu'au point de vue collectif.

3. *Le service donné.*—Il s'agit ici d'une commodité due à l'usage du service de longue distance qui en somme, est plus dispendieux, non seulement au point de vue

du coût de l'installation, mais encore de celui de l'entretien, que le système ordinaire du téléphone local. Lorsqu'un raccordement est donné, il y a en même temps l'avantage que donne la compagnie d'une commodité dispendieuse, avec ses frais indispensables de commutation, et il y a en plus, l'autre immense avantage de pouvoir utiliser le système de longue distance sur une grande étendue de territoire. C'est-à-dire qu'il s'agit ici non seulement du coût du service, mais encore de sa valeur. Il faut reconnaître que les avantages de l'échange du service sont réciproques, et que dans le tarif spécial imposé à cette fin, la compagnie indépendante devrait donc tout aussi bien en recevoir une partie.

Dans les paiements à faire, il est malheureusement impossible d'arranger les choses avec une exactitude scientifique. La Commission a recherché un système de répartition à faire d'après ce principe, mais son expérience a été la même que celle d'autres tribunaux de réglementation à qui il a été impossible de trouver une base équitable de répartition. Les tarifs à imposer pourront donc paraître, si on tient compte de ce qui précède, justes et raisonnables.

Deux facteurs devront être considérés dans le paiement à faire:—

Premièrement, il y aura un paiement à faire par la compagnie à titre de compensation pour la perte subie par la compagnie Bell, ainsi que pour l'avantage échéant à l'abonné de la compagnie indépendante, et dont on a déjà fait voir l'importance. La somme à payer à cette fin sera une somme ronde déterminée d'après l'échelle suivante:—

(1) Les compagnies n'ayant pas plus de 250 abonnés, $100.

(2) Les compagnies ayant plus de 250 et moins de 600 abonnés, $200.

(3) Les compagnies ayant plus de 600 abonnés, $300.

Deuxièmement, il sera payé une somme pour le service rendu en raison de la commodité additionnelle obtenue. Ici un tarif spécial de 10 cents pour chaque message, ajouté aux taux de longue distance de la Bell, serait, il nous semble, d'après les statistiques consultées, raisonnable. De ce montant la compagnie Bell devrait recevoir 7 cents dans chaque cas et la compagnie indépendante, 3 cents.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve approuvent.

Rapporté dans 17 Ch. de fer, Cas., 266.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE CALGARY, POUR LA CONSTRUCTION D'UN RAMEAU AU MILLE 2·5, SUBDIVISION DE DAIM-ROUGE, ALTA.

Jugement, commisasire en chef DRAYTON, le 18 juillet 1914.

Cette requête a été entendue à une séance de la Commission tenue à Calgary, le 22 juin 1914. La compagnie s'y opposa parce que d'abord si ce rameau était construit, il serait situé à huit dixièmes de mille d'un système dispendieux de signaux que la compagnie avait installé pour protéger ses opérations de manœuvre, et ensuite parce qu'elle vient tout récemment de dépenser une somme considérable d'argent afin de construire des voies d'évitement allant à une autre subdivision industrielle, dans la partie sud de Calgary.

Il semble que la ville est propriétaire de vingt-six acres d'une subdivision industrielle qui tirerait profit—du moins en partie—de la construction du rameau qui fait le sujet de la présente requête; que la corporation a déjà signé l'entente ordinaire relativement à ce rameau en vertu de laquelle elle consent à payer le coût des travaux et des traverses ainsi qu'un intérêt annuel de 7 pour 100 sur le coût des rails; de plus, confiante de voir cette entente ratifiée, elle a déjà vendu une partie de cette subdivision à une compagnie manufacturière qui, étant sous l'impression que ce rameau serait construit, s'est mise immédiatement au travail; et qu'enfin cette compagnie reçoit chaque jour trois wagons de matière première et expédie un wagon de marchandises. La compagnie manufacturière représente, dans son plaidoyer au dossier, que durant le cours de la première année, elle aura à décharger

de 750 à 1,000 wagons qui pourraient utiliser le rameau projeté, à expédier de 150 à 200 wagons, et que ce nombre augmentera graduellement; que le capital-actions de la compagnie est de $100,000, et qu'il y a lieu d'espérer que la fabrique viendra à employer environ une centaine d'hommes.

Il n'y a pas eu de jugement rendu à cette séance, vu que la Commission désirait plus de renseignements au sujet du coût, de la protection et de la sécurité.

Un ingénieur de la Commission a depuis fait un rapport à ce sujet. Il y est dit que le rameau devrait coûter $2,507.13. De ce montant, en vertu de l'entente projetée, la requérante aurait à payer $1,880, ainsi qu'un intérêt de 7 pour 100 payable à la compagnie du chemin de fer sur la somme de $627.13 représentant le coût des rails, des appareils de fixation et des bifurcations.

L'ingénieur fait de plus rapport que si l'on construisait ce rameau, il faudrait prolonger l'installation de signaux automatiques qu'on a faite au nord du pont 15, afin d'assurer la protection du rameau projeté; que le coût serait d'environ $2,800; et qu'enfin la ville, dans son opinion, devrait s'en charger.

En considérant les objections de la compagnie de chemin de fer, je ne crois pas que le fait d'avoir dépensé une somme considérable d'argent pour étendre ses voies d'évitement au sud soit une réponse en vertu de la loi à une requête *bona fide* faite sous l'empire de l'article 226. Je déclare que la présente requête est *bona fide*, et je constate aussi que la compagnie manufacturière qui occupe présentement une partie de l'emplacement industriel en question, est établie dans des circonstances telles que la construction de ce rameau est devenue une nécessité dans l'intérêt du commerce, tel que prévu à l'article 226 de la loi des chemins de fer, à moins qu'il soit prouvé que la construction de ce rameau constitue un danger pour la sécurité du public. Ceci nous amène à l'autre objection de la compagnie. Le système de signaux qu'elle a installé dans le but d'assurer la protection de ses manœuvres d'aiguillage à sa tête de ligne répond à toutes les exigences de la sécurité du public. L'installation répondait aux besoins de la compagnie et offrait au public une protection suffisante. Ce qui était devenu nécessaire dans la région à protéger et que la compagnie a avec raison décidé d'adopter, devrait également s'adopter dans une plus grande étendue de manière à couvrir les opérations sur le rameau projeté et sur les voies adjacentes. Cette construction est devenue une nécessité pour la ville qui n'a que ce seul moyen d'assurer le développement de son nouveau quartier industriel.

Je suis donc de l'opinion que les signaux automatiques maintenant installés au nord du pont 15 devront être posés également plus loin de manière à protéger le nouveau rameau projeté, et que le coût devrait en être supporté par la partie requérante qui sera la seule à en bénéficier.

Cette voie devrait être posée maintenant de manière à pouvoir être utilisée par d'autres industries qui pourraient à l'avenir s'établir dans la subdivision industrielle de la cité, et il ne sera pas permis à une ou plusieurs industries d'obtenir des droits exclusifs à l'usage de cette voie. Ceci est une chose que la cité peut facilement réglementer, vu que ce rameau une fois qu'il sera construit, tout en n'étant pas sous son contrôle au point de vue du trafic, le sera néanmoins au point de vue de la disposition de la voie sur son terrain.

Les parties intéressées recevront immédiatement un avis de la décision à laquelle j'en arrive au sujet de cette question, et il leur sera donné le temps voulu de soumettre un autre plan au cas où il deviendrait évident que la construction du rameau maintenant projeté ne serait pas de nature à être utile à toute la subdivision. Je ne veux pas dire que le rameau doive dès maintenant s'étendre à toute la subdivision. Mais ce que je désire voir bien compris des parties en cause c'est que la voie devrait être posée à un tel angle, et dans une telle position, qu'elle pourra être prolongée de temps en temps, et permettre de poser, au besoin, des voies latérales qui y seront raccordées, afin d'empêcher la compagnie de chemin de fer d'avoir à couper de nouveau sa ligne plus tard.

Le commissaire Goodeve approuve.

Ordonnance rendue conforme au jugement.

RE ENTWISTLE, ALTA.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, le 18 juillet 1914:

Les propriétaires de terrains intéressés à maintenir la gare du Grand-Tronc-Pacifique là où elle est actuellement, ont envoyé plusieurs lettres dans lesquelles ils font voir que des terrains ont été achetés uniquement à cause de l'emplacement de la gare, et que si on changeait cette dernière, cela causerait un tort considérable à ceux qui ont acheté des terrains compris dans l'emplacement primitif de la ville, que même plusieurs seraient ruinés; ces lettres contiennent d'autres représentations de ce genre.

Je crois que les propriétaires de terrains dans le voisinage de la gare actuelle ne subiraient pas de perte aussi sérieuse qu'ils se l'imaginent résultant du changement de l'emplacement de la gare.

Cependant, après avoir, encore une fois, et pour la dernière, considéré toute la question avec un très grand soin, je suis de l'opinion que la Commission est maintenant dans l'impossibilité de changer l'emplacement de la gare.

Il n'est pas nécessaire de répéter de nouveau tout ce qui a été dit si souvent à ce sujet et qui paraît dans les jugements divers rendus par la Commission, dont quelques-uns remontent même à une époque antérieure à ma nomination comme commissaire.

Il faudra avoir égard à tout ce que peut exiger la sécurité du public, vu la hauteur et la longueur du pont près d'Entwistle, non seulement d'un côté de la rivière, mais aussi de l'autre côté. Les ingénieurs de la Commission devront voir à ce que tout ce qu'ils ont déclaré dans leurs rapports comme étant nécessaire du côté est, devra être également observé du côté ouest.

Je crois toutefois que si ces exigences empêchent la construction d'une gare sur l'emplacement, rapproché du pont, que demandait la colonie primitive d'Entwistle, on pourrait établir une voie en cul-de-sac avec aiguille prise par le talon vers la rue King, qui pourrait élaguer toute question de danger autant qu'il s'agit d'un déraillement dans le mouvement vers le pont. Le chef d'exploitation de la Commission a soigneusement étudié la situation. Il recommande que le cul-de-sac qui existe actuellement entre la rue King et le pont Pembina soit enlevé, et qu'un autre rameau pouvant porter cinq wagons soit installé en un endroit à l'est de la rue King, avec aiguille prise par le talon vers la rue King, le terrassement devant être en rampe descendante en partant de la voie maîtresse; que la compagnie de chemin de fer prévoie la manutention des marchandises en wagon pour le village d'Entwistle et pour les personnes qui ont besoin de ce service à cet endroit. L'emplacement convenable et sûr du rameau est indiqué à l'encre rouge sur le plan en liasse à la Commission.

Les propriétaires riverains se sont plaints amèrement des commodités actuelles. Ce n'est pas un vrai malheur que parcourir une distance d'un mille et demi pour atteindre une gare. Des distances beaucoup plus grandes sont franchies dans les centres populeux. D'autre part, la route que la compagnie de chemin de fer a construite sur ordre de la Commission est de voiturage difficile, bien qu'elle ait été apparemment bien construite aux débuts.

Je crois que l'ordonnance d'aujourd'hui est opportune, vu les difficultés que subit le village d'Entwistle dans son approvisionnement. Il est possible que dans les conditions ordinaires le volume d'affaires n'autorise pas la construction d'un tronçon à cet endroit; mais dans les circonstances présentes, je suis d'avis que la construction est nécessaire et opportune.

Le commissaire Goodeve partage cet avis.

Une ordonnance conforme au jugement émane.

PLAINTE DE J. W. LEHNHART, DE MAZENOD, SASK., SUR LE MOUVEMENT D'UN CHARGEMENT DE WAGONS DE MACHINES ENTRE REGINA ET MAZENOD.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 20 juillet 1914:

Mazenod est une station de la ligne Canadian-Northern, c'est l'endroit où s'est portée la construction du tronçon de la compagnie entre Avonlea et Gravelbourg.

Vu que le Canadian-Northern n'exploite pas encore de ligne entre Moosejaw et Régina, ce qui aurait permis au wagon d'être placé sur la bonne voie pour raccorder à Moosejaw avec la ligne sud du Canadian-Northern, l'itinéraire a été tracé via Maryfield, Radville et Avonlea à Mazenod, circuit très allongé donnant un mouvement de 401 milles.

Un mouvement de cette distance comporte un tarif de 44 cents, et sur le poids transporté, tel que fourni par le demandeur, soit 49,800 livres, le prix total serait de $219.12. Le demandeur démontre que les frais ont été de $216.63.

On n'a donc pas imposé d'excédent pour ce voyage circulaire.

Le Canadian-Northern a négligé d'établir un tarif de ville entre Régina et Mazenod, bien que ce soit dans le rayon distributeur de Régina, et bien que la compagnie ait compris cette ville dans son tarif urbain partant de Port-Arthur, Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon.

Le Canadian-Northern a aussi embrassé dans son tarif urbain de Régina, Avonlea et les autres localités de la ligne Moosejaw-Radville, ainsi que le tronçon Radville-Bengough. Ce tronçon descend une cinquantaine de milles au sud du tronçon Avonlea-Gravelbourg, qui dessert Mazenod, et se trouve éloigné d'autant de Regina.

La réponse de M. Shaw aux recherches que le chef du trafic de la Commission a faites pour connaître les raisons de la disparité imposée aux marchands de Regina en négligeant de leur ouvrir le tronçon Gravelbourg, voulait que la compagnie n'eût pas de route directe entre Regina et les localités du tronçon Gravelbourg, et nul raccordement avec le Pacifique-Canadien à Moosejaw, qui permît l'établissement d'un tarif raisonnable.

La même réponse eut prévalu pour le tronçon Radville-Bengough.

Je suis d'avis qu'une disparité injuste et inopportune ressort de l'état de choses actuel, et que pour élaguer cette injustice le Canadian-Northern devrait être tenu d'étendre le tarif de distribution de Régina au tronçon Gravelbourg vers l'ouest jusqu'à Avonlea. Il en résulterait que les frais, dans le mouvement particulier qui nous occupe, seraient de 37 cents au lieu de 44 cents et les frais totaux de $184.26.

La Commission n'a pas le droit d'imposer des réductions, car ordre serait donné de rembourser la différence entre $184.26 et $216.63. Dès que la construction du Canadian-Northern sera achevée entre Régina et Moosejaw, pour raccorder avec la ligne du Canadian-Northern allant de Moosejaw au sud, ces régions jouiront naturellement de meilleurs tarifs.

Le commissaire Goodeve concourt.

Rapporté dans 17 Can. Ry. Cas. 93.

PLAINTE DE SMART-WOODS, DE WINNIPEG, MAN., À L'EFFET QUE LES LIVREURS DE WINNIPEG REJETTENT LA RESPONSABILITÉ DES CREUX DE ROUTE DANS LES MARCHANDISES REÇUES DES RACCORDEMENTS PAR LA MAISON SUSDITE, BIEN QU'ILS SOIENT PRÊTS À AIDER POUR OBTENIR JUSTICE DES VOITURIERS RESPONSABLES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 20 juillet 1914:

La plainte a été entendue à la séance de la Commission à Winnipeg, le 26 mai 1914.

Les marchandises du demandeur (grosse toile) venaient des Indes par Boston, Mass.; comme elles étaient consignées à ordre, les connaissements convenablement endossés, devaient être remis au livreur par les consignataires comme preuve de propriété. Cette règle est observée partout, et elle est naturellement logique, puisque le dernier voiturier pour le moment détient les marchandises en fidéicommis pour l'expéditeur ou la banque; mais que le connaissement dut être remis, n'est pas une raison, comme les demandeurs le prétendent, pour laquelle la responsabilité du livreur serait plus grande que dans les consignations directes par rapport aux livraisons écourtées.

Les importations d'outremer peuvent être comprises dans un connaissement conjoint de rail et de mer, comportant les conditions de transport sur mer et sur terre

respectivement, ou dans une feuille de transport maritime ne comportant que les conditions maritimes. D'ordinaire, celles-ci se terminent au port de mer de notre littoral, alors que la première compagnie de chemin de fer émet ou est censée émettre un connaissement intérieur ou de chemin de fer, le connaissement uniforme des Etats-Unis, ou connaissement exigé par la Commission pour les ports canadiens. Dans quelques cas, le connaissement océanique local ou feuille de transport maritime, devient de fait direct en indiquant la destination intérieure et le tarif direct vers cette destination, bien qu'il ne contienne pas les conditions de voiturage par rail. Les billets produits devant la Commission par les demandeurs en l'espèce sont de la formule de transport maritime.

La question maîtresse est la responsabilité des nombreux voituriers par chemin de fer, car la Commission, comme je l'ai dit à l'audience, n'a aucune juridiction sur les compagnies maritimes, et je crois que les conditions de transport par rail embrassent la situation. Quant au voiturage d'un port de mer du Canada, l'article 2 de l'ordonnance n° 7562 de la Commission, en date du 15 juillet 1909, dit:

> Article 2.—" Dans les expéditions d'un point du Canada à un autre point du Canada, ou lorsque les marchandises sont expédiées d'après un tarif conjoint, le voiturier qui émet le présent connaissement sera responsable, en plus des autres responsabilités ci-dessous, de tous dommage, perte ou avarie survenant auxdites marchandises et dont l'autre voiturier n'est pas dégagé au terme du présent connaissement, s'ils proviennent de l'acte, de la négligence ou du défaut de tout autre voiturier auquel lesdites marchandises pourront être confiées au Canada, ou d'après un tarif conjoint semblable, ou sur la ligne ou les lignes duquel lesdites marchandises pourront passer au Canada ou d'après un tarif conjoint semblable, l'obligation de prouver que la perte ne vient pas de cette cause retombant sur le voiturier qui émettra le présent connaissement. Le voiturier qui émettra le présent connaissement aura droit de recouvrer de l'autre voiture sur la ligne ou les lignes duquel les dommages, pertes ou avaries survenus auxdites marchandises se seront produits, la somme de tous dommage, perte ou avarie qu'il sera tenu de payer ci-dessous, selon qu'il sera prouvé par tout récipissé, jugement ou copie d'icelui. Rien dans le présent article ne privera le porteur du présent connaissement ou l'ayant-droit aux marchandises de tout remède ou droit d'action qu'il pourra posséder contre le voiturier qui émettra le présent connaissement, ou tout autre voiturier.

L'alinéa 4 de l'article de la même ordonnance stipule que:

> " Avis de perte, de dommage ou d'avarie doit être donné par écrit au voiturier au point de livraison, ou au voiturier au point de départ dans les quatre mois qui suivent la livraison des marchandises, qui au cas d'une absence de livraison, dans un délai de quatre mois comptant de l'expiration d'un laps convenable pour la livraison. A moins que semblable avis ne soit donné, le voiturier ne sera pas passible."

Mais cela ne rend pas le voiturier passible à moins que ce ne soit *de facto*.

Voici l'article 2 des conditions du connaissement uniforme approuvé par la Commission du Commerce entre Etats et en vigueur à Boston:—

> "En émettant ce connaissement, cette compagnie ne s'engage qu'au transport sur sa propre ligne, et sauf quand la loi porte une stipulation différente, elle n'agit que comme agent relativement à la partie de la route située au delà de sa propre ligne.
>
> " Aucun voiturier ne sera responsable de pertes, dommages ou détériorations non subis sur sa propre route ou sur sa section du parcours entier, ni

après que la dite propriété a été livrée au voiturier suivant, sauf quand telle responsabilité a été ou peut être imposée par la loi; mais rien dans ce connaissement ne sera censé exempter le premier voiturier de la responsabilité ainsi imposée."

Et le paragraphe 3 de l'article 3 stipule que:—

"Les réclamations pour pertes, dommages ou délais doivent être faites par écrit à la compagnie de transport au point de livraison ou au point de départ, dans le délai de quatre mois après la livraison de la propriété, ou, dans le cas où la livraison n'a pas été faite, dans un délai de quatre mois après un temps raisonnable alloué pour la livraison."

Ici encore, la Commission n'a aucune juridiction sur le premier voiturier, à Boston.

Je suis d'avis que la plainte doit être renvoyée.

Le commissaire Goodeve approuve.

Voir rapport 17, *Can. Ry. Cas.* 340.

Re CONSTRUCTION D'UN TRONÇON À SAINT-LOUIS, SASKATCHEWAN.

Jugement par le commissaire en chef DRAYTON, le 20 juillet 1914:

C'est une requête demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire un tronçon partant de son embranchement de Prince-Albert, à Saint-Louis, Saskatchewan. Sur signification de la requête, la compagnie de chemin de fer a exposé que sa "ligne, sur une certaine distance au sud de la rivière Saskatchewan, descend une rampe de 1 pour 100 pour effectuer le passage, et que la triangulation du terrain exige un travail considérable. Ainsi l'aspect physique de la région rend impossible l'établissement d'une voie de garage telle que la désirent les pétitionnaires. La compagnie serait naturellement heureuse de construire un tronçon à l'endroit désigné par les habitants du pays environnant, si l'état des lieux le permettait. Malheureusement, dans le cas actuel, l'état des lieux ne le permet pas." La compagnie soumet aussi que "non seulement la déclivité s'oppose à l'établissement du tronçon, mais aussi la proximité de la rivière, jointe à l'importance des travaux qui seraient nécessaires, rend impossible pour nous la réalisation d'une telle proposition."

La cause a été entendue à la séance de la Commission, à Saskatoon, le 28 mai 1914. On a représenté alors que Saint-Louis est une localité colonisée depuis longtemps; que les routes convergent au lac au Canard vers l'ouest, et à Prince-Albert vers le nord; qu'environ seize maisons de commerce sont établies à Saint-Louis; que l'emplacement de la ville y est tout indiqué et que les gens sont prêts à construire, deux élévateurs à grain et un moulin à farine étant projetés. On fait aussi observer que la compagnie de chemin de fer a établi une voie de chargement à environ cinq ou six milles plus au sud, à un endroit appelé le nouveau Saint-Louis; que cet emplacement n'est pas propice, attendu que les routes n'y convergent pas et que l'eau y fait défaut; tandis qu'au contraire Saint-Louis est alimenté par une source de première classe et la rivière. On prétend aussi que Saint-Louis est habité par 201 personnes et que 27 maisons y sont actuellement érigées.

La compagnie de chemin de fer n'a fait aucune réponse à ces représentations à cette audience; on a déclaré en son nom qu'elle n'a aucun intérêt au maintien de l'ancienne localisation de la ville ou de la nouvelle, et que ses objections s'appuient entièrement sur des considérations d'ordre technique.

La cause a été ajournée pour permettre au sous-ingénieur de la Commission de procéder à l'inspection des lieux.

Depuis, le sous-ingénieur a fait rapport; il déclare qu'il était accompagné par le sénateur Davis, de Prince-Albert, et qu'il a rencontré à Saint-Louis M. Sinclair,

de Sinclair & Co., et environ vingt-cinq autres personnes qui s'intéressent à la construction du tronçon demandé. Il dit aussi qu'à Winnipeg il a étudié la question avec l'ingénieur divisionnaire de la compagnie de chemin de fer, son avocat-conseil et M. Rosevear, préposé au trafic.

Le rapport montre que la compagnie de chemin de fer a établi sa voie de garage au nouveau Saint-Louis; que cet endroit est, dans son (le sous-ingénieur) opinion, un point convenable pour l'emplacement d'une gare; qu'au nouveau Saint-Louis il y a un élévateur à grain et qu'on est à y construire un hôtel et un magasin; que pour descendre du nouveau Saint-Louis au vieux Saint-Louis, sur le bord de la rivière, il y a une rampe d'un pour cent en moyenne jusqu'à un point situé à seize cents pieds du rivage de la Saskatchewan, partie plane dont une section forme une courbe de cinq degrés; que la distance du nouveau Saint-Louis à l'ancien est de 3 milles 75; qu'à présent la compagnie de chemin de fer a construit un tronçon temporaire à environ 600 pieds du rivage de la rivière dans la direction sud parallèlement au chemin de fer, laquelle voie pourra contenir huit ou neuf wagons et sert au transport des matériaux destinés au pont en cours de construction. Il estime que la population du vieux Saint-Louis est d'environ 140 âmes et déclare qu'il y a à cet endroit deux magasins généraux, deux magasins temporaires d'instruments aratoires et d'autres magasins qui tendent à constituer une petite ville, mais rien de très substantiel en fait de constructions.

Le sous-ingénieur parle d'autres choses qu'il n'est pas nécessaire de mentionner, l'ingénieur concluant que dans l'intérêt de la sécurité publique et de la circulation des trains, la requête devrait être rejetée.

Les parties ayant reçu des copies du rapport de l'ingénieur, la cause a été inscrite de nouveau pour audition à la séance de la Commission tenue à Régina le 24 juin 1914.

Les requérants étaient encore fortement favorables à la construction. M. Zeiger comparut et produisit une pétition signée par un grand nombre de colons du district; il fit remarquer qu'il ne représentait pas les villageois de Saint-Louis, mais les cultivateurs du district, que ces gens-là habitaient sur la Saskatchewan depuis plus de trente ans probablement et qu'il existait sur la rivière un vieux passage à l'endroit même où passait la route de Prince-Albert et où le Grand-Tronc construit actuellement son pont; que les chemins du vieux Saint-Louis sont de bons chemins, que la colonisation se fait surtout le long de la rivière et qu'un tronçon pourrait fort bien être construit sur les 1,600 pieds de terrain plat qui s'étend en arrière de la rivière. Il a fait ressortir en outre qu'il n'y a virtuellement pas de chemins conduisant de l'est ou de l'ouest au nouveau Saint-Louis à l'heure actuelle, tandis que les routes sont déjà construites jusqu'au vieux Saint-Louis pour la bonne raison que la route dû vieux passage passe par ce point depuis trente ans pour aller jusqu'à Prince-Albert.

Jugement réservé.

Il est à remarquer que sur les 76 signatures apposées à la pétition produite par M. Zeiger, 13 seulement sont celles de personnes qui paraissent avoir des intérêts au vieux Saint-Louis, les autres étant apparemment celles de cultivateurs dont les numéros de sections et les rangs sont inscrits.

Depuis l'audience, le sénateur Davis a adressé la lettre suivante à la Commission:

"PRINCE-ALBERT, SASKATCHEWAN, 29 juin 1914.

"M. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

"MON CHER M. CARTWRIGHT,— A propos des pétitions qui ont été envoyées à la Commission et des représentations qui lui ont été faites à ses audiences d'ici, à Saskatoon et à Régina, relativement au croisement du Grand-Tronc et de la Saskatchewan du sud à Saint-Louis, où la population réclame la construction d'une voie de garage, je dois dire dans l'intérêt de la population habitant la ville localisée par le Grand-Tronc à trois milles au sud de ce point, que la population

n'a pas eu l'occasion de se faire entendre devant la Commission et ne sait rien des pétitions et représentations. Elle voudrait, si c'est nécessaire, avoir l'avantage de se faire entendre sur cette question, attendu qu'elle a beaucoup d'argent placé à cet endroit. D'après les informations que nous avons reçues, ces pétitions sont signées par des gens qui n'ont aucun intérêt en la matière. A l'époque de la construction du chemin de fer et de la rampe jusqu'à la rivière, il n'existait rien du tout à cet endroit, sauf un petit magasin. Les gens qui s'y sont établis depuis sont venus avec l'intention de faire de l'argent pendant la construction du pont. Ils n'ont pas de constructions permanentes et n'ont aucun droit à un tronçon de ligne, parce qu'ils sont venus sachant qu'il n'y en avait pas. Avant que la Commission rende une décision, je voudrais que les habitants de Garson, l'emplacement de la ville du Grand-Tronc proprement dite, fussent entendus sur la question, vu qu'elle est d'un intérêt vital pour eux. Toute communication devrait être adressée à M. F. W. Halliday, secrétaire de la *Townsite Company*, à Prince-Albert.

"Bien à vous,

"(Signé) T. O. DAVIS."

Garson, l'endroit mentionné dans la lettre du sénateur Davis, est la localité dont j'ai parlé sous le nom de nouveau Saint-Louis. C'est l'endroit où la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a placé sa gare et où se trouve l'emplacement de la nouvelle ville. D'après la lettre du sénateur, cet emplacement de la nouvelle ville paraît être la propriété de la compagnie dont M. F. W. Halliday, de Prince-Albert, est le secrétaire.

Il n'y a rien dans la requête actuelle qui affecte directement le nouvel emplacement de ville, sauf la possibilité que si Saint-Louis reste sans aucun service de chemin de fer les résidents de cette localité pourraient être forcés de déménager au nouveau Saint-Louis; d'autre part, les terrains du nouveau Saint-Louis pourraient se vendre aux nouveaux venus plus facilement qu'ils ne le seraient si l'ancien établissement doit continuer à exister. C'est-à-dire que l'endroit choisi pour site de la nouvelle ville est tel qu'il serait inutile de s'attendre à aucun développement qui ne fût pas entièrement aux dépens de Saint-Louis. La nouvelle ville a sa gare et il n'est pas question de la lui enlever. Elle a sa voie ferrée; on y a construit un élévateur récemment, et on est à y ériger un hôtel et un magasin. On peut dire que c'est une petite ville en puissance. Saint-Louis est déjà une petite ville et il ne lui manque qu'un service de chemin de fer.

Je suis d'avis que la Commission ne devrait pas se laisser guider dans le choix de l'emplacement des facilités de chemins de fer par le souci de l'intérêt des endroits rivaux ou par l'inquiétude de savoir si les spéculateurs vont perdre ou gagner de l'argent. La Commission n'a qu'a envisager la question de la nécessité et de la commodité publiques. Les chemins de fer sont construits, entre autres choses, pour desservir les régions qu'ils traversent.

Il est hors de doute que la commodité et la nécessité publiques demandent qu'il y ait des facilités de chemins de fer au vieux Saint-Louis. Il s'agit de savoir si les objections faites au point de vue de la construction et de l'exploitation du chemin de fer et endossées par le sous-ingénieur de la Commission nous obligeraient à refuser cette demande d'intérêt public. Je ne le crois pas. Si, dans le cas d'une voie principale pour trains de grande vitesse, les arguments de la compagnie de chemin de fer ont leur pleine valeur, la situation est très différente quand on examine la question du trafic sur cet embranchement.

L'ingénieur en chef de la Commission et le chef du service d'exploitation ont considéré la chose avec soin et ils ont recommandé qu'une ordonnance soit édictée demandant la construction d'un rameau pouvant porter dix wagons jusqu'aux vieux

Saint-Louis, avec une aiguille de service se dirigeant vers le pont qui traverse la rivière Saskatchewan. Le rameau devra être construit à l'endroit désigné en rouge sur le plan contenu dans le dossier de la Commission.

Une ordonnance devrait être édictée exigeant sa construction.

Le commissaire Goodeve abonde dans ce sens.

L'ordonnance est édictée.

EMPLACEMENT PROJETÉ DE LA GARE DU C.-N.-R. À FORT-WILLIAM, ONT.

Décision du commissaire en chef DRAYTON, 20 juillet 1914.

Les plans de la nouvelle gare du chemin de fer Canadian-Northern ont été soumis par la compagnie de chemin de fer et approuvés par la cité et la chambre de commerce, lesquelles ne prennent pas d'attitude sur la question de savoir si la gare doit rester à son site actuel.

M. Douglas Kerr, en son nom et au nom des autres contribuables, surtout au nom de la commission scolaire, dont il est membre, a protesté contre l'idée de laisser la gare à l'endroit en question, à cause du danger que courent les enfants et les autres personnes au passage à niveau. M. Kerr suggère un site le long de la voie principale. Or, ce site étant en quelque sorte inaccessible, ne convient ni à la réception ni à la livraison des marchandises. Il est cependant plus sûr, en tant que la question de l'usage de la rue est concernée.

Mais je constate que la gare est à son site actuel par suite du vote des contribuables de la municipalité et d'une entente avec les vendeurs de terrains—les MM. McKellar.

La question de la sécurité des passages à niveau intéresse la municipalité d'une façon vitale, et bien que la gare ait été placée à son site actuel à la suite d'un règlement municipal accordant une aide financière à la compagnie, à la demande des contribuables, je suis d'avis que si la municipalité le désire et si elle veut prolonger son réseau de tramways jusqu'à la voie principale du Canadian-Northern, le long de l'avenue Victoria, la compagnie de chemin de fer ne souffrira d'aucune injustice. Une gare sur la voie principale deviendrait raisonnablement accessible, et avec le temps finirait par être conforme aux meilleurs intérêts du public et du chemin de fer, bien que l'état actuel de la cité et ses moyens d'accès au site de la voie principale fassent supposer le contraire.

Si la municipalité ne désire pas ce changement ni le prolongement de son réseau de tramways, une ordonnance devrait être édictée approuvant les plans soumis pour la construction d'un édifice et la disposition du site actuel, avec les modifications recommandées comme suit par le chef du service d'exploitation de la Commission:—

> "La compagnie de chemin de fer devra construire une gare à voyageurs convenable, avec des quais, entre l'avenue Victoria et la rue Mile; transporter son hangar à fret au côté nord de la rue Mile; déplacer ses voies pour convenir à ce changement, ne plus arrêter ses trains à l'avenue Victoria et établir une protection de quelque sorte à la rue Mile.

Ce changement diminuera considérablement le danger sur les grands chemins.

Le commissaire Goodeve abonde dans ce sens.

TOWNSHIP D'OLIVER *vs* LE C.P.C.

Décision du commissaire en chef DRAYTON, 20 juin 1914.

Il s'agit d'une plainte de la municipalité du township d'Oliver contre l'insuffisance du service des trains du Pacifique entre Murillo et Fort-William.

La cause a été entendue à la séance tenue par la Commission, à Port-Arthur, le 27 juin 1914. On a démontré que l'ancien train local avait été supprimé en février ou mars parce que le trafic ne permettait plus au train de circuler, comme la compagnie l'a prouvé.

La Commission, lors de la séance, a laissé entendre que la compagnie devrait faire circuler des trains permettant aux résidents de Murillo et des environs de se rendre à Port-Arthur ou à Fort-William, pour écouler leurs produits, et retourner le même jour. M. Murphy, surintendant de la compagnie, s'y est opposé, parce que les trains étaient lourds et qu'il y avait une rampe de 1 pour 100.

En conséquence, la Commission a donné instruction au chef du service d'exploitation de s'enquérir sur les objections soulevées par M. Murphy. Il admet que les trains sont pesants et que la pente est raide. Il trouve cependant que la compagnie a déjà arrêté ce train à d'autres endroits où elle ne faisait pas plus d'argent. Sans doute, si un train arrête à un endroit, ce n'est pas une raison pour qu'il arrête partout ailleurs. S'il le faisait, son service aurait peu ou point de valeur.

Il appert qu'à l'endroit en question, lorsque la compagnie fait circuler un train portant une charge qui atteint la limite de pesanteur, elle se sert de deux locomotives. Vu qu'on se sert déjà de deux locomotives à cet endroit et qu'on a déjà donné un tel service dans le passé, dans ce district, je suis d'avis qu'il faudrait donner suite à la recommandation du chef du service d'exploitation et édicter une ordonnance pour faire arrêter à Murillo, sur signal, le train n° 3, et supprimer les arrêts sur signal des trains nos 7 et 1. Avec ce privilège, le résidents du voisinage peuvent aller à Port-Arthur ou à Fort-William et s'en revenir le même jour. Etant donnée la distance qui sépare Murillo de Port-Arthur, je crois que les habitants de cette localité ont droit à cet avantage, puisque la compagnie donne un service sur cette ligne.

Le commissaire Goodeve abonde dans ce sens.

Il est ordonné que la compagnie du Pacifique soit requise d'arrêter, dorénavant, sur signal, à Murillo, son train n° 3, et que la compagnie soit libre de ne plus arrêter ses trains nos 7 et 1 à la dite station.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC DEMANDANT UNE ORDONNANCE POUR OBLIGER LA COMPAGNIE "HAMILTON AND TORONTO SEWER PIPE" À REMETTRE LA VOIE DE REMISAGE QUI SE REND AUX TERRAINS DE LA "HAMILTON AND TORONTO SEWER PIPE COMPANY" ET DE LA "FOWLERS CANADIAN COMPANY" DANS L'ÉTAT OÙ ELLE ÉTAIT AVANT QUE LA COMPAGNIE DE TUYAUX D'ÉGOUT NE LA DÉPLACE.

Décision du commissaire McLean, 23 juillet 1914.

La requête de la compagnie du Grand-Tronc expose les faits comme suit:—

> "La voie de remisage en question dessert également la compagnie *Hamilton and Toronto Sewer Pipe* et le compagnie *Fowler Canadian.* Sa construction, son entretien et son exploitation sont autorisés par l'ordonnance 6040 de la Commission en date du 11 novembre 1908. Il semblerait que, récemment, la compagnie *Hamilton and Toronto Sewer Pipe,* sans la permission de la Commission ni de personne, a levé une partie de la voie de remisage, ce qui nous empêchait d'avoir accès au terrain de la compagnie *Fowlers Canadian* situé à l'extrémité de la voie. Nous avons alors porté plainte à la compagnie *Sewer Pipe* et nous avons tardé à recourir à la Commission jusqu'à ce qu'il fut évident qu'il n'y avait pas d'autres moyens à prendre. La compagnie *Fowlers Canadian* s'est opposée à l'enlèvement de la voie et insiste pour qu'elle soit replacée. Nous demandons donc une ordonnance de la Commission pour obliger la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company* à remettre cette voie dans l'état où elle se trouvait avant qu'on la déplace."

La *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company* a soumis à la Commission des copies de sa correspondance avec la compagnie du Grand-Tronc. A la date du 28 mars 1914, elle a écrit à l'agent de la compagnie du Grand-Tronc à Hamilton pour déclarer qu'elle désirait faire déplacer certains tronçons et enlever la voie servant au déchargement du charbon entre les fours. C'est de cette voie qu'il est question dans

la requête. L'agent du Grand-Tronc à Hamilton a reçu une seconde lettre en date du 7 avril et il a informé la compagnie *Sewer Pipe* que le commissaire des industries à Montréal était à examiner la question.

Dans sa lettre à la Commission, en date du 27 juin, la compagnie *Sewer Pipe* remarque que le chemin de fer n'a encore rien fait, à ce propos. D'après le rapport du chef d'exploitation de la Commission, rapport produit au dossier, il ressort que, dès le 23 avril, la partie de la voie de garage qui s'étendait sur la *Fowlers Canadian Company* avait été démolie immédiatement au nord de la dernière paire de fourneaux et qu'une excavation avait été faite pour la fondation d'un nouveau fourneau.

En vertu de l'ordonnance 6040, datée du 11 novembre 1908, la Commission décrétait la construction de certains embranchements à travers les propriétés de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company* et de la *Fowlers Canadian Company.* Cette ordonnance légalisait certains embranchements qui étaient déjà sur les lieux et qui existaient depuis une date considérablement antérieure à celle de l'ordonnance. La question avait été débattue à Hamilton le 13 octobre 1908 et a été débattue plus au long à Toronto le 11 novembre 1908, lors de la discussion des termes de l'ordonnance. Les clauses 1 et 2 de l'ordonnance 6040, rendue après les audiences en question, sont spécialement pertinentes en vue de ce qui a été dit au cours des audiences. Elles se lisent comme suit:—

> "1. Que la compagnie requérante ne fasse pas l'expropriation du terrain sur lequel sont situés les dits embranchements sans avoir au préalable obtenu le consentement de la Commission, nonobstant l'approbation des dits plans."
>
> "2. Que rien de ce qui est contenu dans la présente ordonnance ne puisse altérer, compromettre ou diminuer aucun des droits ou obligations existant entre la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company,* la *Fowlers Canadian Company* et la compagnie requérante ou deux quelconques de ces compagnies; et que tous ces droits et obligations continuent en pleine vigueur tout comme si la présente ordonnance n'avait pas été rendue."

Au cours de la discussion, tant à Hamilton qu'à Toronto, on a mentionné le fait que la *Sewer Pipe Company* ne désirait pas que la légalisation des embranchements existants prit une forme de nature à l'empêcher de modifier ces embranchements. Par exemple, M. Cowan, parlant en qualité d'avocat pour le Grand-Tronc, qui était le requérant, a dit ce qui suit au sujet de l'attitude prise par la *Sewer Pipe Company.*—Vol. 68, p. 8367:

> "C'est là toute la difficulté; les voies sont là et elles y sont avec son consentement; mais lorsqu'il s'agira pour nous de les légaliser, elle prétend que nous n'aurons peut-être pas toujours besoin de cette voie qui traverse jusque chez les Fowler."

De plus, parlant de l'attitude de cette compagnie, il dit ce qui suit à la page 8368 du même volume:

> "M. New dit: Peu importe que la voie soit là tant que je n'aurai pas besoin de me servir du terrain. Je lui ai dit: Lorsque vous voudrez vous en servir, enlevez la voie."

A l'audience de Toronto, le 11 novembre 1908, M. Cowan, agissant pour le Grand-Tronc, a déclaré que la compagnie Fowler désirait faire intercaler dans l'ordonnance une disposition à l'effet que les embranchements dans lesquels elle était intéressée ne pussent être enlevés des terrains de la *Sewer Pipe Company,* sans avoir au préalable obtenu la sanction de la Commission; et à la page 9021 du volume 69, M. Cowan suggérait qu'il conviendrait de faire un arrangement de cette nature. M. Masten, qui comparaissait pour la *Sewer Pipe Company,* a prétendu qu'il ne fallait pas augmenter les droits possédés par la compagnie Fowler en vertu des conventions existantes.

Durant toute la discussion qui s'en est suivie, la *Sewer Pipe Company* a prétendu que l'ordonnance légalisant les embranchements existants ne devrait pas donner à la compagnie Fowler des droits plus étendus que ceux qu'elle possédait déjà en vertu des conventions existantes; et cette attitude a été approuvée par la Commission. Dans le volume 69, p. 9028, M. Cowan a encore réitéré sa demande à l'effet qu'avant d'enlever la voie de garage bifurquant du terrain de la *Sewer Pipe Company* sur le terrain de la compagnie Fowler, il faudrait obtenir une ordonnance de la Commission; et feu le commissaire en chef Mabee a déclaré que cela donnerait à la convention conclue par la *Sewer Pipe Company* une portée plus étendue que celle qu'elle avait réellement. L'ancien commissaire en chef déclarait aussi, à la page 9029, qu'il ne voyait aucune ordonnance en vertu de laquelle on put donner à la compagnie Fowler un droit de passage sur le terrain de la *Sewer Pipe Company.* M. Cowan admettait que cela ne pouvait se faire, à moins qu'il n'y eut une expropriation absolue des terrains pour atteindre la compagnie Fowler. En résumant la question, le commissaire en chef se servait du langage suivant, à la page 9209:

> " Je ne vois aucune manière de le faire, M. Cowan, si ce n'est d'approuver ces plans sujets à tous les droits existants. Si nous allons plus loin, nous empiétons sur les droits existants."

On a produit devant la Commission une copie d'une convention conclue le 30 juillet 1908 entre la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company,* Limitée, d'une part, les administrateurs de la succession de feu Thomas Lawry, et la compagnie *Thomas Lawry and Son,* Limitée, d'autre part. Il est dit que la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company,* Limitée, est propriétaire d'une certaine voie de garage " passant le long du côté est de la manufacture de la dite *Sewer Pipe Company."* Il y est dit de plus que la compagnie *Thomas Lawry and Son,* Limitée, " désire faire passer sur la dite voie de garage un ou deux wagons de houille par semaine pour l'usage de la manufacture de la dite compagnie *Thomas Lawry and Son,* Limitée. " Les conditions auxquelles l'usage de la dite voie de garage est permis sont énumérées. Il est de plus stipulé que, dans le cas où la dite compagnie *Thomas Lawry and Son,* Limitée, se servirait de la dite voie de garage en y faisant passer plus d'un ou deux wagons de houille par semaine, la dite compagnie *Thomas Lawry and Son,* Limitée, s'engage à payer à la dite *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company,* Limitée, la moitié du prix que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pourrait exiger de la dite *Sewer Pipe Company* pour l'usage de la dite voie de garage, le paiement devant être fait au moins une fois par année à partir de la date de la convention. La convention avait été conclue pour une période de cinq ans. Apparemment, *Thomas Lawry and Son* étaient les prédécesseurs en titre de la compagnie Fowler.

La convention dont il s'agit a été mentionnée par M. Cowan, représentant la *Sewer Pipe Company* à l'audience tenue à Toronto le 3 juillet 1914, comme étant une convention intervenue entre la compagnie Fowler et la *Sewer Pipe Company,* et c'est lui qui a produit cette convention. L'histoire des conventions, s'il en existe, entre la *Sewer Pipe Company* et la compagnie Fowler, n'a pas été relatée devant la Commission.

A l'audience de Toronto, par suite d'inadvertance, la compagnie Fowler n'avait pas été avertie. Elle a fait une déclaration par écrit, alléguant qu'elle se sert de la voie de garage en question, sur la propriété de la *Hamilton and Toronto Sewer Pipe Company,* depuis quinze ans et plus, et que, bien qu'elle ne s'en soit servi principalement à l'origine que pour recevoir du charbon et d'autres fournitures sur sa propriété, depuis un certain temps elle se servait de cette voie de garage comme d'un débouché vers le Grand-Tronc pour les déchets et les produits secondaires fabriqués chez elle.

En rendant l'ordonnance 6040, la Commission a eu bien soin de déclarer que " cela ne pourrait altérer, compromettre ou diminuer " les droits ou obligations entre la *Sewer Pipe Company* et la compagnie Fowler, et que tous ces droits et obligations devaient continuer en pleine vigueur tout comme si l'ordonnance n'avait pas été ren-

due. En tant que la Commission a eu connaissance des conventions, la compagnie Fowler avait le droit de transporter sur la voie de garage un nombre limité de wagons d'un produit spécifié et rien de plus. Qu'il y ait eu des conditions au sujet de l'avis qui devait être donné relativement à la discontinuation de l'embranchement, c'est là une question qui, d'après ce qui a été dit, devrait dépendre des termes y relatifs de la convention ou des conventions s'il en existe. On n'a rien exposé devant la Commission qui ait trait à une obligation quelconque sous ce rapport, s'il existe une telle obligation.

Toutes les archives des audiences démontrent que la *Sewer Pipe Company* a insisté pour retenir le contrôle des voies de garage sur son propre terrain, même au point de les reprendre si cela devenait nécessaire. Cette prétention a été carrément énoncée devant la Commission; et sachant tout cela, la Commission a refusé d'insérer dans l'ordonnance une clause décrétant qu'avant de déranger la voie de garage en question, la question serait entendue et réglée au moyen d'une ordonnance. En conséquence, l'action de la *Sewer Pipe Company,* dans la requête présente, n'est pas conforme à l'ordonnance 6040. Le seul moyen qui reste à la Commission pour assurer que la maison Fowler aura accès de la ligne du Grand-Tronc à sa propre ligne, à travers le terrain de la *Sewer Pipe Company,* est d'autoriser le Grand-Tronc, sur requête, d'exproprier un droit de passage à travers la propriété de la *Sewer Pipe Company.*

Le sous-commissaire en chef Scott est du même avis.

REQUÊTE DE LA MUNICIPALITÉ URBAINE DE PARRY-SOUND, ONTARIO, DEMANDANT QUE LA COMMISSION RAPPELLE L'ORDONNANCE N° 4088, DATÉE DU 28 NOVEMBRE 1907, ET FASSE UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT AU PACIFIQUE-CANADIEN DE CONSTRUIRE UN TUNNEL SOUS LA VOIE, À LA RUE ARMSTRONG, VILLE DE PARRY-SOUND, ONTARIO.

Jugement verbal prononcé par le sous-commissaire en chef SCOTT à la fin de l'audience du 15 septembre 1914:

En l'espèce, lorsque la voie ferrée fut construite, une entente fut conclue le 17 octobre 1907 entre la ville de Parry-Sound et le Pacifique-Canadien, stipulant entre autres choses l'établissement de certains tunnels à certaines rues. Le projet accepté par le chemin de fer et par la municipalité à l'époque voulait qu'un tunnel fut percé dans la rue Marion ou près de là; une entente fut conclue sur la façon dont le travail devait être fait, et les frais furent répartis entre la compagnie et la municipalité. Ce tunnel n'a jamais été construit sans qu'il y ait négligence de la part d'une partie quelconque.

La municipalité demande maintenant à la Commission de substituer un tunnel à la rue Armstrong au tunnel de la rue Marion. On prétend que la rue Armstrong est un chemin plus direct entre les rues Margaret et Ethel et le chemin Avenue, et l'école publique placée sur le côté est de la voie. Le chemin de fer s'oppose à la requête de la municipalité, prétendant, comme la chose semble claire d'après ses plans, qu'il a l'intention de prolonger prochainement son installation vers le nord à travers la rue Armstrong, côté est de la voie. Le plan indique que les halles aux marchandises, la remise à charbon et plusieurs voies de garage du chemin de fer sont actuellement au côté est de la voie, au sud de la rue Armstrong; et il est bien évident que si l'on veut agrandir, comme on sera sans doute obligé de le faire dans une ville croissante comme Parray-Sound, le seul moyen sera de prolonger vers le nord à travers la rue Armstrong et d'occuper le terrain sis au nord de la rue.

Dans ces circonstances, la Commission croit que la convention devrait être observée. Nous ne nous croyons pas autorisés à intervenir dans l'entente conclue par les parties à l'époque. Nous croyons qu'elles doivent s'en tenir à l'arrangement conclu. La requête est renvoyée.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL, PAR W. S. TILSTON, DE MONTRÉAL, P.Q., AU NOM DU GUIDE DES ÉPICIERS EN GROS DE MONTRÉAL ET DE L'ASSOCIATION DES MARCHANDS DE SPIRITUEUX EN GROS, DEMANDANT UNE ORDONNANCE OBLIGEANT LES CHEMINS DE FER DE RÉTABLIR UN TARIF DE CHARGEMENT MIXTE SUR LES NÉCESSITÉS, DÈS LE 1ER OCTOBRE.

Jugement du commissaire McLean, 30 septembre 1914.

La plainte du *Board of Trade* de Montréal était appuyée lors de la dernière audience tenue à Montréal, par M. Marshall, au nom du *Board of Trade* de Toronto, et par MM. Balfour, Cleghorn, Hébert, Blain et Terroux.

Si l'on ne parle en l'espèce que des tarifs du Pacifique-Canadien, c'est par pure commodité, car ses tarifs sont identiques à ceux des autres chemins de fer intéressés.

D'après le tarif n° E-1953, C.R.C.E.-2353 du Pacifique-Canadien, la stipulation suivante était inscrite à l'item 31 quant aux épiceries et aux fruits séchés:

> "Les épiceries, classées en 5e catégorie, et les fruits tapés, classés en 4e, chargement complet, dans la classification canadienne, subiront le tarif de chargement complet sur chaque article, poids de chargement, sujet au minimum de 24,000 livres, s'ils sont expédiés en chargement mixte. Si le poids total de la consignation est inférieur à 24,000 livres, les fruits tapés payés sur base du tarif de 4e catégorie, poids de chargement, et les épiceries sur base de 5e, pour la balance requise dans l'établissement du poids minimum entier."

L'item 33 du même tarif, sur les spiritueux, chargement mixte, dit:

> "Les spiritueux, domestiques ou étrangers, en fût, en caisse, en cruches ou en pots de pierre, s'ils sont expédiés en chargement mixte, seront reçus au tarif respectif de chargement, pesanteur réelle, sujet au minimum de 24,000 livres. Si le poids total de la consignation est inférieur à 24,000 livres, le poids des spiritueux en fût sera augmenté dans la feuille de route pour donner le poids total voulu."

Dans le tarif C.R.C n° E-2843 du Pacifique-Canadien, applicable entre les localités de l'est canadien et Port-Arthur et les localités plus à l'ouest, ces item ne sont plus inscrits. Ce tarif, publié le 24 août, entra en vigueur quant aux réductions le 1er septembre, et quant aux augmentations le 1er octobre. L'effet de ces contremandements est de laisser la question comme elle est prévue dans le règlement 2 de la classification. Le règlement 2, paragraphe b, dit que lorsque les articles expédiés ont un tarif de chargement et comprennent plus d'une catégorie, le tarif de chargement et le poids minimum de chargement de l'article de la catégorie la plus élevée s'appliquent à tous les articles qui forment le chargement. La même disposition se trouve dans le paragraphe c du règlement 2 quant aux expéditions vers l'ouest de Port-Arthur, inclusivement, la disposition de ce chef étant naturellement limitée par l'entente qui existe sur les répertoires commerciaux dans l'ouest.

Dans le cas des spiritueux, l'item signalé traite du privilège spécial de mélange accordé aux spiritueux, domestiques ou étrangers. Il y a dans la classification une disposition spéciale par laquelle les vins, les esprits méthyliques et les esprits de vin indigènes, etc., peuvent être mêlés selon leurs tarifs respectifs dans un mouvement d'articles de catégories de 4e et 5e dans un même wagon. C'est le seul écart au règlement de classification signalé ci-dessus qu'on puisse trouver dans la classification, et, comme on l'a expliqué à l'audience, il prend la forme d'une concession accordée à une industrie régnicole.

Outre les plaintes entendues à Montréal, des communications télégraphiques et écrites ont été reçues de Winnipeg et de Vancouver contre le contremandement des item. D'autre part, des communications nous sont arrivées de Régina et d'Edmonton à l'appui de la décision prise par les chemins de fer.

Comme on l'a démontré, les tarifs des localités à l'est de Port-Arthur comportaient un avis de plus de trente jours. Quant au tarif de Port-Arthur vers l'ouest, C.R.C. W-1953, la publication date du 30 juillet, et la mise en vigueur des avances date du 1er septembre.

Dans les contremandements pour d'autres localités, la situation est différente. Les contremandements embrassant une série de localités entre Calgary et Yorkton sont compris dans C.R.C. W-1959, publié le 18 août et mis en vigueur le 1er septembre. Winnipeg est compris dans le même tarif avec la même date d'assurances et la même date de mise en vigueur. Pour Vancouver, le tarif C.R.C W-1715 a été publié le 25 août, et mis en vigueur le 1er septembre.

L'article 328, paragraphe 3, tel que modifié par 1 et 2 Geo. V, chapitre 22, article 11, stipule que lorsqu'un tarif spécial sur marchandises augmente un péage quelconque ci-devant imposé, avis de trente jours doit être donné de cette augmentation. Le mot " péage " est employé dans le paragraphe. La définition de " péage " contenue dans le paragraphe 30 de l'article 2 de la Loi des chemins de fer, indique que " péage " ou "tarif" peuvent s'employer indifféremment.

Les chemins de fer ont prétendu à l'audience qu'au lieu d'une augmentation dans les péages imposés, il y avait eu réduction, à cause des réductions de tarif recommandées par la décision dans la Cause des Tarifs de l'Ouest. C'est vrai dans un sens, si l'on tient compte du tarif de catégorie seulement; mais il faut se rappeler que l'effet d'éloigner l'entente par laquelle, jusqu'alors, des articles pouvaient être mêles en chargements d'après leurs péages respectifs, et la substitution à cette entente d'une disposition générale recommandée dans le règlement de classification déjà signalé, constituaient une augmentation du péage global payé pour le mouvement d'une quantité donnée.

La définition déjà citée de péage ou de tarif, de la Loi des chemins de fer, est d'une portée si vaste dans les modifications de 7-8 Edouard VII, chapitre 61, 2e partie, qu'on est justifié, en traitant des dispositions du paragraphe 3 de l'article 328, de considérer que l'effet d'un changement comme celui qui a été fait ici, tombe sous la question de savoir s'il y a eu avance ou non.

On a expliqué la situation quant à l'avis réel donné dans le cas de Winnipeg, Calgary, Vancouver et les points de départs protégés par leurs tarifs respectifs qui embrassaient les contremandements. On n'a pas donné dans ces cas un avis conforme aux exigences du paragraphe 3 de l'article 328.

Il y a eu correspondance télégraphique entre le service de trafic de la Commission et le chef du bureau des tarifs du Pacifique-Canadien à Winnipeg. On a demandé à la Commission de suspendre l'avis statutaire sur les tarifs publiés en vertu de la décision dans la Cause des Tarifs de l'Ouest et de l'ordonnance qui a suivi. On a représenté pour le chemin de fer qu'à la suite de l'encombrement dans les impressoins, il était difficile de se conformer aux exigences touchant l'avis. La requête n'intéressait que les tarifs publiés d'après l'ordonnance susdite de la Commission, et en réponse la Commission déclara qu'à cause de la grande publicité qu'on accordait à ses décisions expliquées dans le jugement sur la Cause des Tarifs de l'Ouest, les tarifs publiés conformément à ce jugement pouvaient, dans les circonstances expliquées ci-dessus, être appliqués dans un délai plus court que le délai prévu par l'avis statutaire.

Les contremandements touchés dans la requête présente n'étaient pas des modifications autorisées par le jugement de la Commission et de l'ordonnance qui suivit.

Les chemins de fer prétendirent à l'audience de Montréal que les contremandements devaient être maintenus au mérite. La Commission ne peut pas toutefois entrer dans la question de mérite tant que les exigences de la loi sur les avis ne seront pas observées. Autant que les changements créés par l'effacement des item en question dans les tarifs intéressés au mouvement venant de Winnipeg, Calgary ou Vancouver, déjà cités, entrent en jeu, la situation est celle-ci: les contremandements sont nuls à cause de l'absence d'avis statutaires. Il n'y a pas eu d'avis statutaire quant aux tarifs de Port-Arthur vers l'ouest, et des localités de l'est vers Port-Arthur et

au delà vers l'ouest. L'entente qui existait jusqu'ici quant aux localités susdites devrait être immédiatement rétablie là où l'on n'a pas donné d'avis suffisant. Et tant que les exigences sur les avis ne seront pas observées, la Commission ne pourra exprimer aucune opinion sur la justification ou non des contremandements en question.

Il est vrai qu'on a pris des mesures pour donner l'avis statuaire voulu quant à Port-Arthur, et les mouvements venant des localités à l'est. Intervenir dans ces tarifs peut sembler être dur envers les chemins de fer autant qu'il s'agit des contremandements. Mais la situation est telle que le maintien de ces contremandements constituerait une disparité au détriment de ces localités, car il les priverait du privilège de mélange que les chemins de fer n'ont pas enlevé aux autres localités signalées, en n'observant pas les exigences définies par la Loi des chemins de fer sur les avis.

Autant qu'il s'agit de Port-Arthur, les contremandements devraient être rappelés et l'arrangement rétabli. Quant aux mouvements venant de l'est de Port-Arthur et s'y rendant ou le dépassant vers l'ouest, les contremandements devraient être suspendus. De cette façon on pourra, s'il y a lieu, étudier la question entière au mérite lorsque les exigences sur les avis auront été observées.

Le sous-commissaire en chef Scott est du même avis.

Ordonnance conforme au jugement.

Jugement du commissaire McLean, 14 octobre 1914.

La deuxième phrase du deuxième alinéa, page 2 du jugement en l'espèce prononcé le 30 septembre 1914, se lit comme suit:

> "Il y a dans la classification une disposition spéciale en vertu de laquelle les vins, les esprits méthyliques et les esprits de vin indigènes, etc., peuvent être mêlés selon leurs tarifs respectifs dans un mouvement d'articles de 4e et 5e catégories, dans un même wagon."

La phrase, telle que donnée dans le jugement, était condensée et omettait les mots "et le jus de limon", qui paraissent à la page 106, item 18, de la classification.

MM. Walsh et Tilston ont représenté que l'emploi de l'adjectif "indigène" avec les mots alcools méthyliques et les esprits de vin, etc., bornaient injustement la portée de l'intention quant à cet item.

Bien qu'à mon avis la classification soit rédigée de façon à autoriser mon interprétation, je constate que le président de la commission consultative de l'Association canadienne des marchandises comprend que les mots "jus de limon, esprits méthyliques et esprits de vin", inscrits dans l'item reçoivent le même traitement, qu'ils soient ou non indigènes. Cela concorde avec l'opinion de MM. Walsh et Tilston.

Vu l'interprétation qu'on a reçue et vu la requête demandant une décision de ce chef, il semble que l'idée prêtée par les chemins de fer et les expéditeurs à l'item en question, à l'effet que le paragraphe de l'item 18, page 106 et qui se lit comme suit: "ainsi que le jus de limon, les esprits méthyliques et esprits de vin," doit comporter que le même traitement est dans cet item octroyé au jus de limon, aux esprits méthyliques et à l'esprit de vin, sans distinction de provenance régnicole ou étrangère.

Le sous-commissaire en chef Scott est du même avis.

DRAINAGE DENHOLM, SOUS LE CHEMIN DE FER GUELPH ET GODERICH.

Jugement du sous-commissaire Scott, 5 octobre 1914:—

John Denholm s'est plaint à la Commission du fait que la construction de l'embranchement Goderich du Pacifique-Canadien le privait de l'utilisation convenable d'une partie de sa ferme, lots 27 et 28 de la 4e concession, township de Hullett, par suite de l'absence de facilités raisonnables de drainage sous le terrassement. La question a été étudiée par correspondance avec le demandeur et le chemin de fer. Le sous-ingénieur en chef de la Commission, M. Simons, dit dans son rapport à la suite de l'examen qu'il a fait des terrains: "Il est indubitable que le tuyau qui se trouve au milliaire 96·85 devrait être abaissé de 18 pouces environ."

J'ai fait il y quelques mois l'inspection de la propriété intéressée en compagnie d'un représentant du Pacifique-Canadien et de M. Denholm. Une partie de la ferme Denholm, au nord de la voie, est une baissière qui ne peut être utilisée à des fins agricoles parce que le tuyau d'égout passant sous la voie n'est pas assez bas; or, notre ingénieur dit que le tuyau devrait être abaissé de dix-huit pouces. Si l'on modifiait le ponceau dans ce sens, la baissière de M. Denholm pourrait être égouttée et rendue propre aux travaux à l'exploitation agricole. On estime à $200 environ les frais d'abaissement du drain qui passe sous le chemin de fer. La seule question en jeu est de savoir si les frais de drainage doivent être imputés à la compagnie de chemin de fer ou à M. Denholm.

L'article 250 de la Loi des chemins de fer impose clairement au chemin de fer l'obligation de faire les travaux comme celui que M. Denholm réclame à l'heure actuelle.

Le chemin de fer prétend que dans le transport du droit de passage à travers la ferme Denholm, fait par les prédécesseurs de M. Denholm à leurs successeurs en titre le chemin de fer Guelph et Goderich, la compagnie se trouve libérée de toute responsabilité en l'espèce.

Le transport en question est conçu dans les termes suivants:

> "Et le présent acte atteste en outre que le dit prix ou somme comprend la compensation envers la tierce partie (le propriétaire du terrain), ses hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayants cause, pour tous dommages qui pourront être subis par la dite tierce partie, ou tous et chacun d'entre eux par suite de l'exercice, sur les dits terrains par les présentes cédés, des pouvoirs de la partie de seconde part en tant que compagnie de chemin de fer, ou de tous et chacun de ces pouvoirs."

Il n'y a rien dans le transport au sujet du drainage; rien non plus pour démontrer que les parties avaient l'intention de permettre à la compagnie du chemin de fer de se retrancher en dehors des dispositions de la loi des chemins de fer; même si cela lui eut été possible.

L'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 250 de la loi des chemins de fer déclare que lorsqu'un propriétaire de terrain désire obtenir des voies de drainage en dessous du chemin de fer, la Commission peut ordonner à la compagnie de construire ce drainage, et peut user de sa discrétion au sujet des termes et conditions auxquels le travail devra être fait.

Si le chemin de fer n'était pas là, M. Denholm pourrait facilement drainer son terrain. L'existence de la voie ferrée l'empêche de le faire. Le texte de la loi est très clair; et je ne crois pas qu'une clause générale d'exemption des dommages dans un transport puisse dispenser la compagnie du chemin de fer de l'obligation qui lui est imposée par le statut.

Ordre devrait être donné à la compagnie du chemin de fer d'abaisser de 18 pouces, à ses frais, le tuyau qui passe au-dessous de sa voie, et le travail devrait être terminé dans un délai de 30 jours.

Le commissaire Goodeve approuve cette décision.

Rapporté dans 17 Can. Ry. Cas. 318.

PLAINTE PORTÉE PAR LA COMPAGNIE DE POISSONNERIE W. J. GUEST, LIMITÉE, DE WINNIPEG, MANITOBA, AU SUJET DES PRIX EXIGÉS PAR LES COMPAGNIES DE MESSAGERIES POUR LE TRANSPORT DU POISSON EN LOTS DE CHARGES DE WAGONS ENTRE VANCOUVER ET WINNIPEG.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 12 octobre 1914:

Cette plainte a été entendue à une séance de la Commission tenue à Winnipeg le 26e jour de mai 1914.

La compagnie n'avait pas alors eu l'occasion de produire sa réponse; mais pour la commodité du plaignant, la cause a été alors entendue, réserve étant faite en faveur

de la compagnie du droit de produire sa réponse, dont copie devait être envoyée au plaignant, lequel devait produire sa réplique au cas où la réponse de la compagnie rendrait cette réplique nécessaire.

A l'audience en question, M. Douglas, qui comparaissait pour le plaignant, a dit:

> " Cette question des prix par chargements de wagons pour le poisson frais transporté de Vancouver et de New-Westminster à Winnipeg, aurait été soumise à votre considération il y a déjà assez longtemps, n'eut été le fait que depuis 4 ou 5 ans le ministère de la Marine et des Pêcheries a subventionné les marchands de poisson de la Saskatchewan et du Manitoba jusqu'à concurrence d'un tiers du prix des messageries. En conséquence, cela a considérablement réduit le coût de l'approvisionnement par messageries, et le coût du transport par charge de wagon de poisson reçu à Winnipeg a été très bas.
>
> " Il y a environ quatre mois, le ministère de la Marine et des Pêcheries a décidé que le développement du commerce du poisson à Winnipeg avait fait des progrès tels que la subvention pouvait raisonnablement être supprimée."

M. Douglas a démontré que la requête était basée sur les raisons suivantes: Le poisson frais consigné de Vancouver à des marchands de Boston est transporté jusqu'à Boston au taux de $3 par 100 livres de poids net du poisson; tandis que la même sorte de poisson, dans un wagon de mêmes proportions, lorsqu'il est consigné à des marchands de Winnipeg, coûte $2.50 par 100 livres. M. Douglas a également démontré que les prix de transport pour Boston s'appliqueraient aussi à Montréal et à Toronto, de sorte que les marchands à Montréal, Toronto et Boston pouvaient recevoir le poisson à 50 cents par 100 livres seulement de plus que le prix exigé des marchands de Winnipeg.

Les plaignants demandent que le prix de $2.50 soit réduit à $2.

La déclaration écrite du ministère de la Marine et des Pêcheries était au même effet, savoir: que le prix de transport sur les charges de wagons à destination de Calgary, Regina et Winnipeg n'est pas équitable lorsqu'on le compare aux prix de transport à Boston, Montréal et Toronto, en vue de la différence entre les distances parcourues.

Le ministère a subséquemment démontré que la subvention mentionnée par M. Douglas ne devait pas, dans l'intention du ministère, s'appliquer au mouvement des charges de wagon.

Dans sa réponse, la compagnie allègue que le prix du transport à Boston est contrôlé par des circonstances et des conditions qui ne modifient en rien la situation, en tant qu'il s'agit de Winnipeg; que des compagnies ayant des lignes à travers les Etats-Unis ont établi un taux de couverture de $3 entre le détroit de Puget et les principales villes de l'est; et que le taux existant de $3 pour le transport de Vancouver à Boston répond tout simplement à cette concurrence. La compagnie démontre de plus que non-seulement les marchands de Winnipeg ont un avantage de 50 cents comparativement à Boston en ce qui concerne le prix du transport, mais qu'ils ont un service de livraison gratuit, tandis qu'à Boston l'on exige pour cela 15 cents par 100 livres; et que la quantité des produits transportés à Winnipeg est très faible comparée à la quantité livrée à Boston, la compagnie n'ayant, l'année dernière, livré que 18 wagons à Winnipeg contre 84 wagons à Boston; tandis que durant les quatre mois de l'année courante, la compagnie a livré 21 wagons à Boston et un seul wagon à Winnipeg.

Dans leur réplique à la compagnie, les requérants admettent qu'en fixant le taux de Vancouver à Boston, la compagnie des messageries a dû naturellement faire face à la concurrence de compagnies opérant aux Etats-Unis, mais ils prétendent que ce fait n'a rien à voir avec les taux Vancouver-Montréal ou Vancouver-Toronto; et que bien que l'on puisse exiger 15 cents par 100 livres de plus pour quelques-unes des livraisons à Boston, les livraisons, tant à Montréal qu'à Toronto sont gratuites comme elles le sont à Winnipeg.

Les requérants insistent sur le fait qu'en appliquant le taux de $3 pour les endroits à l'est, le taux de Winnipeg devrait être beaucoup plus bas qu'il ne l'est maintenant.

C'est un principe bien établi que le coût du transport, tel qu'estimé sur une traction de parcours, diminue en proportion de la distance du transport; de sorte qu'on ne saurait faire une comparaison exacte d'après laquelle on puisse déterminer l'équité des taux d'un côté ou de l'autre sur cette simple base. Ce principe s'applique particulièrement à tous les taux de denrées, et il a peut-être été appliqué dans toute son étendue en ce qui concerne le transport du blé des provinces de l'Ouest au littoral.

En ce qui concerne le prix de transport des grains, l'on pourrait citer un grand nombre d'exemples où le taux de transport pour une distance moindre indiquerait une différence plus grande que celle que l'on démontre en comparant les taux en question entre Winnipeg et Boston.

Bien qu'il en soit ainsi, la différence entre les taux et le tarif en général est d'une nature telle qu'elle rend nécessaire un examen sérieux de la situation. Par exemple: le taux du transport jusqu'à Calgary est le même que le taux jusqu'à Winnipeg. Le calcul par mille est plus favorable à Calgary comparé à Winnipeg qu'il ne l'est comparé à Toronto.

Si la liste actuelle des prix de transport cause des injustices, il est évident que le marchand de Calgary en souffre plus que le marchand de Winnipeg. Le fait est que cette échelle de prix n'a pas du tout été établie sur la base du parcours en milles.

Afin de démontrer jusqu'à quel point les taux en question diffèrent des taux par mille, il est à remarquer que le taux Vancouver-Winnipeg sur les marchandises, permis en vertu du jugement de la Commission rendu lors de la première enquête sur les messageries—le seul taux de messageries basé sur le nombre de milles parcourus—était de $7.25; et que par le jugement rendu récemment, ce taux a été réduit à $6.

Cependant, la commission s'est aussi occupée du tarif connu sous le nom d'échelle "N" qui est un tarif des milles parcourus pour le transport des marchandises et qui s'applique à certaines denrées spéciales parmi lesquelles figurent le poisson.

D'après l'ancien jugement, le taux, selon cette échelle, de Vancouver à Winnipeg, était de $5.20; d'après le récent jugement, cela a été réduit à $4.20.

Il est hors de doute que le taux spécial de Vancouver-Boston n'a absolument rien à faire avec le nombre de milles parcourus, et bien qu'en premier lieu il ait pu n'être adopté que pour des raisons de concurrence entre chemins de fer, c'est aussi un taux qui rend possible la vente sur le littoral de l'Atlantique des prises faites sur l'océan Pacifique.

La situation au Canada est exactement la même qu'aux Etats-Unis. La concurrence sur la côte de l'Atlantique, non-seulement des voituriers, mais probablement dans une plus grande mesure des produits rivaux, a déterminé le taux primitif, et en vertu du système de couverture, on a fixé des taux pour les points intermédiaires avec le résultat que le taux pour Toronto est le même que celui de Buffalo et de Détroit et avec cet autre résultat que le taux pour Winnipeg est le même que pour St-Paul, Minneapolis et Duluth.

On admet que le taux de Vancouver-Boston est un taux de concurrence, mais en retour, le taux américain de Buffalo contrôle la situation de Toronto. Toronto et Buffalo sont dans des territoires contigus et reçoivent, d'après les tarifs des compagnies américaines des messageries, un traitement nécessitant un tarif identique ou plus de la part de la compagnie de messageries Dominion.

Si le taux de Vancouver-Winnipeg est pris à part on ne saurait dire que le prix exigé est déraisonnable pour le service rendu. La plainte, si elle peut être maintenue, ne saurait l'être qu'en vertu des clauses relatives aux distinctions injustes.

La proportion ordinaire des taux de messageries comparés aux taux de transport de première classe des marchandises en chemin de fer dépasse deux contre un. De fait, les taux des messageries sont le plus souvent de trois contre un.

Le service des messageries est beaucoup plus coûteux. Les produits sont transportés par des trains rapides de voyageurs au lieu de l'être par les lents convois de marchandises; ils sont l'objet d'une surveillance et d'une attention personnelles de la

part de la compagnie et le service de camionnage aux deux extrémités se trouve compris, bien que dans le cas actuel je ne crois pas qu'un service de camionnage soit nécessaire à Vancouver.

Le taux Vancouver-Winnipeg du transport à petite vitesse par lots de charges de wagons est de $1.25, avec un minimum de 24,000 livres. Le taux dont on se plaint est de $2.50 avec un minimum de 20,000 livres.

Si l'on devait considérer le mouvement sans tenir compte d'un taux de transport à petite vitesse par lots de charges de wagon, le transport par messageries étant ordinairement considéré relativement aux taux de première classe de petite vitesse, on constaterait que ce taux est de 50 cents par cent livres moins élevé que le taux de première classe de Vancouver à Winnipeg, lequel est de $3.

Le poisson doit être transporté dans des contenants et sur de la glace, et l'on a calculé que le poids additionnel représenté par les contenants et la glace à 32,000 livres le poids de 20,000 livres auquel s'applique le taux en question, de sorte que, de fait, la compagnie transporte 38% de plus que le poids pour lequel elle est payé. Ces calculs sont probablement plus approximatifs que réels, mais il n'y a aucun doute que le transport du poisson nécessite le transport d'un poids supplémentaire considérable.

Sur la question des distinctions injustes, je suis d'avis qu'il est impossible de dire que le marchand de Winnipeg est lésé par le fait de la trop grande modicité du taux de transport à Toronto. Le marchand de poisson de Winnipeg n'est pas en concurrence avec le marchand de Toronto, et le marché au poisson de Winnipeg n'est en aucune manière influencé par le marché local de Toronto. Si l'on augmentait le taux du transport à Toronto, le marchand de Winnipeg n'en retirerait aucun avantage. Il est probable que le mouvement du poisson du Pacifique à Toronto en souffrirait, vu que le poisson frais de l'ouest à Toronto entre directement en concurrence avec le poisson provenant de l'Atlantique, ainsi qu'avec le poisson pris dans les Grands lacs.

Pour les mêmes raisons, l'on ne saurait dire que le marchand de Calgary est lésé par le fait que le marchand de Winnipeg, sur la traction locale, paye le même taux qu'il paye lui-même. De plus, à Winnipeg, il y a une concurrence locale effective en fait de poisson, la production annuelle en fait de poisson blanc du lac Manitoba s'étant élevée durant l'exercice clos le 31 mars 1913 à plus de 3,000,000 de livres.

D'ailleurs, il est probable qu'avant longtemps le transport dont il s'agit prendra une autre route, du moins en partie.

Les pêcheries du Pacifique sont contiguës à Prince-Rupert et, approximativement à 450 milles de Vancouver.

La compagnie des messageries Canadiennes, opérant à Prince-Rupert, a, depuis l'audience, reçu à Prince-Rupert 16 charges de wagons de poisson à destination de certains points de l'est en passant par Winnipeg.

On peut raisonnablement supposer que, grâce à l'élimination de 450 milles de transport par eau, le coût du poisson l. à b. des wagons à Prince-Rupert devrait être notablement moins élevé que les prix qui ont eu cours jusqu'ici à Vancouver.

Je ne crois pas que l'on puisse intervenir au sujet du taux.

Le commissaire Goodeve adhère à cette décision.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET ONTARIO TRAVERSANT L'EMPLACEMENT DE LA VOIE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NIAGARA, SAINTE-CATHERINE ET TORONTO.

Jugement, M. le commissaire McLean, 17 octobre 1914.

La compagnie du chemin de fer Erié et Ontario allègue, à l'appui de sa prétention que la priorité de construction et non l'approbation de la situation devrait prévaloir dans la cause de

La *Compagnie du Chemin de Fer Canadian-Northern* vs *la Compagnie du Chemin de Fer Pacifique-Canadien, 11 Can. Ry. Cas., 482.*

La Compagnie *du Chemin de Fer Grand Tronc vs. la Compagnie du Chemin de Fer Pacifique-Canadien, 7 Can. Ry. Cas., 299.*

Dans la première de ces causes, il n'a été soumis à la Commission aucune question de titre comme dans la présente requête. Dans la dernière, connue sous le nom de cause du croisement Nokomis, deux facteurs étaient en cause; le titre et la priorité de construction. Le jugement rendu, page 301, a décrété que le Pacifique-Canadien ayant construit conformément aux termes de sa législation constitutive, avait droit à une concession comprenant l'emplacement de sa voie, et que la production par le Grand-Tronc-Pacifique d'une concession subséquente de la Couronne ne diminuait en rien les droits de propriété que le Pacifique-Canadien avait acquis en vertu d'une législation préalable. Il est à présumer d'après le jugement, que lorsque le titre est allégué, le titre est fondamental, et que la priorité de construction accentue tout simplement les droits résultant du droit de propriété.

Dans le cas actuel, le titre appartient à la *Toronto and Niagara Power Company.* La Compagnie du Chemin de Fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto a un droit de passage sur la propriété de la *Power Company.* Bien que le titre appartienne à la *Power Company,* les relations de celle-ci avec le chemin de fer sont telles que ce dernier a une garantie de l'intégrité de son droit de passage lequel, bien qu'inférieur à un titre absolu, semble participer aux attributs du titre. Dans cette condition, le chemin de fer tombe sous le coup de l'attitude prise au sujet de la priorité du titre dans la cause du croisement de Nokomis, et doit être traité en conséquence.

REQUÊTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL POUR OUVRIR CERTAINES RUES DANS LE QUARTIER DE LA LONGUE-POINTE, SUR LES VOIES DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN DE QUÉBEC.

Jugement, sous-commissaire en chef SCOTT, 19 octobre 1914:

A l'audience, la compagnie de chemin de fer a admis qu'elle croyait que les rues Hector et Des Ormeaux pourraient être ouvertes. Récemment, M. le commissaire McLean et moi, qui avions entendu cette cause à une séance à Montréal, avons visité les divers croisements demandés. Nous admettons avec la compagnie de chemin de fer que les rues Hector et Des Ormeaux devraient être ouvertes. En ce qui concerne les autres croisements demandés, commençant à l'est. La rue Contrecœur n'étant éloignée que d'environ 200 pieds de la rue Hector, il n'est pas nécessaire d'ouvrir ce chemin à travers la voie ferrée. La rue suivante est la rue De Rocheblave à l'est de la rue Des Ormeaux. Cette dernière rue devant être ouverte, il n'est pas nécessaire d'ouvrir la rue De Rocheblave, vu qu'elle n'est éloignée que d'environ 200 pieds. Les quatre rues suivantes à l'ouest de la rue Des Ormeaux viennent dans l'ordre suivant: Azilda, Baldwin, Lebrun et Mercier. Les trois premières ont un nombre assez considérable d'habitations au nord de la voie. Il y a une grande route parallèle et contiguë à la voie au nord, et une autre grande route parallèle à la voie au sud, de sorte qu'il est facile de se rendre d'une rue à l'autre. Il est malheureux que ces rues qui sont à angles droits du chemin de fer soient si rapprochées les unes des autres. Il n'y a pas plus de 250 pieds d'espace d'une rue à l'autre, et entre certaines rues il y a beaucoup moins que cela. Le territoire situé au nord de la voie ferrée à cet endroit se développe rapidement et il est évident qu'avant longtemps il y aura là une population considérable. Il n'y a aucun doute qu'un jour viendra où il faudra protéger quelques-uns de ces croisements de grands chemins. Le fait qu'il faudra traverser les voies de deux compagnies augmente le danger. En ordonnant d'établir une protection à un passage à niveau, la Commission a pour règle de répartir une proportion plus considérable du coût de la charge de la municipalité, lorsque sa grande route est moins ancienne que le chemin de fer.

En conséquence, dans le cas actuel, il faut tenir compte des frais qui pourront plus tard être mis à la charge de la municipalité.

En tenant compte de toutes ces questions, il me semble que les intérêts du public seront mieux servis en n'autorisant que le nombre absolument nécessaire de croisements sur la voie ferrée. Je suggérerais de permettre le croisement de la rue Baldwin, mais de refuser celui de la rue Azilda à l'est et celui de la rue Lebrun à l'ouest. On est maintenant à paver la rue Baldwin, et vu sa situation c'est celle dont l'ouverture à travers la voie ferrée offre le plus d'avantages. La compagnie de chemin de fer a une voie d'attelage à travers la rue Baldwin. Il faudra ou l'enlever de cette rue ou adopter une règle pour empêcher que des wagons restent là et interceptent la vue du croisement. La compagnie du chemin de fer devrait considérer avec soin cette question et soumettre à la commission un exposé de ce qu'elle se propose de faire.

En tant qu'il s'agit de la rue Mercier, il n'y a pas autant de population au nord de la voie sur cette rue, et pour le présent nous ne voyons pas qu'il y ait nécessité d'ouvrir cette rue à travers la voie ferrée.

En conséquence, une ordonnance devrait être rendue faisant droit à la requête de la municipalité pour l'ouverture des rues Hector, Des Ormeaux et Baldwin à travers la voie ferrée, et refusant sa requête dans le cas des autres rues mentionnées. La compagnie de chemin de fer devrait en outre, dans un délai de 30 jours, démontrer pourquoi une ordonnance ne devrait pas être rendue pour l'enlèvement de sa voie d'attelage à travers la rue Baldwin, et pour quelque autre disposition qui assurerait la vue non interrompue de la ligne de chemin de fer en tout temps à ce passage.

Le commissaire McLean adhère à cette décision.

Ordonnance rendue en conséquence.

DEMANDE DE LA VILLE DE VICTORIAVILLE, QUÉ., RELATIVEMENT AU PROLONGEMENT DE LA RUE ALBERT AU DELÀ DE LA VOIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Jugement, le commissaire McLean, 20 octobre 1914.

Le croisement projeté de la rue Albert, tel que produit, franchirait les deux jambages de la voie en Y du Grand-Tronc. On a recommandé la construction d'un détournement qui franchirait la voie à peu près à la queue de l'Y et se raccorderait à la rue Côté, rue que le plan indique comme n'étant pas ouverte, et par ce moyen la municipalité aurait pu obtenir ce qu'elle demandait. Pour faire le détournement il faudrait prendre une partie du terrain qui appartient à la communauté religieuse du Sacré-Cœur. Le procureur de la municipalité prétend qu'en vertu des lois de Québec, cela ne pourrait se faire; et après examen, son opinion à ce sujet n'est pas contredite par le procureur de la compagnie de chemin de fer.

On dit que le développement de la ville se fait à l'est de la voie et que, par conséquent, ce croisement s'impose. On dit également que ce croisement serait avantageux, en ce sens qu'il faciliterait le passage des animaux vers les cours à bestiaux et qu'il serait préférable de faire passer les animaux par l'endroit projeté du croisement plutôt que de les faire passer le long de la chaussée sur la rue principale, comme cela se fait actuellement. Advenant le cas où l'on accorderait ce croisement la distance entre les deux voies à traverser serait de 160 pieds. Il faudrait franchir en tout deux cent quarante pieds de l'emplacement de la voie à l'endroit du croisement projeté. Ce serait assurément un croisement fort désavantageux pour y faire passer les animaux, à cause de la possibilité qu'il y aurait pour les animaux de se disperser sur l'emplacement de la voie, et même avec un léger trafic de convois, ce serait dangereux. La preuve ne dit rien de ce que pourrait être le trafic des piétons et des voitures sur ce croisement projeté en question. Il est évident que le fait de traverser 240 pieds de l'emplacement de la voie serait peu satisfaisant et présenterait une source certaine de dangers. A cause de la disposition des lieux, il serait fort difficile de surveiller cet endroit et d'y installer des appareils de protection suffisants.

Tout en admettant qu'à n'en pas douter les moyens existants de franchir la voie offrent leurs inconvénients, il n'y a pas lieu, au point de vue de la sécurité publique, d'accorder le croisement à l'endroit demandé.

Le commissaire en chef adjoint Scott abonde dans le même sens.

Ordonnance rendue renvoyant la demande.

PLAINTE DE LA RIVERSIDE LUMBER COMPANY, LIMITED, DE CALGARY, ALTA, AU SUJET DES TAUX EXIGÉS PAR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR SON EMBRANCHEMENT WEYBURN-LETHBRIDGE, DE VICEROY À ASSINIBOIA.

La plainte porte que, alors que l'ordonnance n° 18381, du 28 décembre 1912, prescrivait l'ouverture au voiturage du trafic de cette partie de la ligne Weyburn-Lethbridge située entre Viceroy et Assiniboia, laquelle partie de la ligne ainsi ouverte est sujette à une limitation de vitesse, les tarifs spéciaux sur le bois à partir des moulins de la côte et de l'intérieur n'étaient applicables à ces points qu'au 25 août 1913.

La demande pour l'ouverture au trafic entre les points en queston portait la date du 23 décembre 1912, et était appuyée par l'affidavit prescrit par le paragraphe 2 de l'article 261. La demande établissait que "cette partie de l'embranchement Weyburn-Lethbridge, à partir de Viceroy, mille 75·85, jusqu'à Assiniboia, mille 112, est suffisamment avancée pour le voiturage sans danger du trafic et est prête à l'inspection." On peut faire observer que l'affidavit soumis déclare que la ligne "est suffisamment avancée pour le transport sans danger des voyageurs et est prête à l'inspection." Cependant on a considéré la demande comme portant sur le voiturage du trafic en général.

Au rapport de l'ingénieur de la commission, daté du 24 décembre, il est constaté que la ligne était en état d'être ouverte au trafic, et subséquemment à ce rapport, l'ordonnance n° 18381 dont il a déjà été question fut rendue, les dispositions relatives à la vitesse limitant celle-ci à 20 milles à l'heure entre les milles 75·85 et 102 et à 15 milles à l'heure entre les milles 102 et 112.

Bien que l'ordonnance rendue prescrivait le voiturage du tarif subordonné à aucune autre restriction que celle de la vitesse, il semble, d'après une communication reçue de la chambre de commerce de Verwood que la division de l'exploitation n'avait pas pris le contrôle de la ligne. Lorsque l'on porta cette circonstance à l'attention de la compagnie de chemin de fer, cette dernière déclara que lorsqu'elle avait demandé l'ordonnance n° 13831, elle n'avait pas l'intention de faire passer la ligne sous le contrôle de la division de l'exploitation, mais que son but était simplement de donner un service temporaire pour desservir la population du district. Dans sa lettre du 3 mars 1913 la compagnie prenait de nouveau la même attitude, déclarant que la raison pour laquelle la ligne n'avait pas été transmise virtuellement à la division de l'exploitation à l'ouest de Viceroy était que la ligne n'était pas en assez bon état pour soutenir le service régulier et qu'afin d'aider les colons la compagnie avait consenti à transporter leurs marchandises sur des trains de construction; voici en quels termes la compagnie s'expliquait:

> "Il me semble que la compagnie agit dans l'ordre en donnant un service supplémentaire sur cette ligne plutôt que de s'abstenir de s'addresser à la commission tant que la ligne n'ait pas été suffisamment avancée pour être en état de soutenir un service régulier de trains de voyageurs et de marchandises."

On a reçu d'autres plaintes au sujet du service donné, et il était spécialement question du service de voyageurs. Au mois de juin 1913, on a inauguré un service quotidien de voyageurs.

Comme on l'a déjà fait remarquer, la compagnie a soutenu qu'elle ne pouvait que fournir un service restreint, et qu'il était impossible d'exploiter ce service sous

le contrôle d'une autre division que celle de la construction. Cependant, la demande, comme on l'a noté, a été faite en vertu de l'article 261 de la loi; et lorsque, au 24 juin, la commission demanda au chemin de fer quand elle avait l'intention de s'adresser à elle pour une ordonnance lui accordant l'autorisation, la compagnie répondit qu'à son avis l'ordonnance déjà obtenue couvrait cette phase de l'affaire. Subséquemment, sur demande de la compagnie de chemin de fer, l'ordonnance n° 19776, en date du 8 juillet 1913, a été rendue faisant disparaître la limite de vitesse. On a fait un résumé de l'histoire à cause de son importance au point de vue des tarifs.

Il appert que jusqu'après la publication de l'ordonnance 19776 du 8 juillet 1913, le chemin de fer était exploité par la division de la construction. La question des tarifs de construction, c'est-à-dire de tarifs exigés au cours de la période de construction, avant qu'une ligne soit ouverte au trafic, a été débattue dans l'affaire *Baker, Reynolds & Co., vs la* Compagnie du chemin de fer Pacique-Canadien, 10 Can. Ry Cas., 151. On a avancé que ces tarifs de construction étaient une commodité pour le public, et que, comme l'exploitation de la ligne sur laquelle le tarif était applicable n'avait pas été autorisée par la commission lors de la publication des tarifs de constructon, il aurait été inutile de les déposer à la commission car cette dernière n'avait pas juridiction pour les approuver. La commission a décidé cependant que les taux exigés sous le régime des tarifs de construction étaient illlégaux; que, en vertu de l'article 261 de la loi des chemins de fer, aucun chemin de fer ou partie de chemin de fer, ne pouvait, dans la permission de la commission, être ouvert au voiturage du trafic, autrement que pour les fins de la construction de la voie ferrée; que, en vertu de l'article 327 de la loi des chemins de fer, les tarifs réglementaires de transport des marchandises doivent être déposés; et le paragraphe 4 de cet article défend à la compagnie d'exiger aucun taux avant de s'être conformée aux dispositions de l'article.

Malgré la prétention qu'il fallait exploiter la distance actuellement en discussion devant la commission sous le contrôle de la division de la construction, ce parcours tombait sous le coup de l'article 261.

C'est la coutume de la compagnie du chemin de fer Pacique Canadien de se pourvoir à l'avance d'un parcours réglementaire suffisant pour que, lorsqu'une ligne est ouverte au trafic, les taux réglementaire s'appliquent automatiquement. Dans le cas qui nous occupe, on a appliqué les tarifs réglementaire aussitôt que la ligne a été ouvertea u trafic, bien que l'exploitation en fût sous la direction de la division de la construction.

Les stations de l'embranchement de Viceroy à Assiniboia ont été publiées pour la première fois dans le tableau de parcours officiel de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, le 29 mai 1913, avec la note supplémentaire qui suit: Les expéditions de chargements de wagons seront faites au loisir de la division de la construction." Comme on l'a observé, la restriction de vitesse a été enlevée le 8 juillet 1913, pour entrer en vigueur le 25 août 1913 alors que la compagnie publiait un avis à l'effet que ces stations seraient comprises dans ses divers tarifs de parcours; de même, elle publia un supplément, entrant en vigueur le même jour, à son tarif sur le bois à partir du littoral et des scieries de l'intérieur, lequel supplément devait comprendre également ces points. La compagnie déclare que cette date, le 25 août, était la date à laquelle la ligne a été ouverte officiellement au trafic c'est-à-dire le jour ou la division de l'exploitation prit officiellement la drection du transport des marchandises.

La distinction entre les divisions de la construction et de l'exploitation, sur laquelle la compagnie de chemin de fer appuie si fortement, ne semble pas être importante. Ce qui importe, sans égard à la manière dont le trafic était administré, c'est de savoir si, oui ou non, les dispositions de la loi des chemins de fer relativement aux taux ont été respectées.

Les requérants émettent l'opinion que si les tarifs avaient été publiés conformément à l'ordonnance de la commission n° 18381, on n'aurait pas exigé des expéditeurs la différence entre le transport au taux de construction et les taux du tarif sur le bois. Comme on l'a fait observer, les taux de construction dont il est question sont dans cette cause les taux des tarifs réglementaires. Cependant l'ordonnance n° 18381 ne contenait aucune disposition relative aux taux à exiger. Ce n'est pas la coutume de faire pareille stipulation dans une ordonnance publiée, comme celle-là l'a été, en vertu de l'article 261 de la loi des chemins de fer. Comme condition suspensive à la publication d'une telle ordonnance, la commission est convaincue que le parcours à ouvrir est couvert par les tarifs réglementaires. Il existait des tarifs réglementaires pour le parcours dont il est question; ainsi, en tant qu'il s'agit de l'observation de l'article 327 de la loi des chemins de fer, la compagnie du chemin de fer respectait la loi.

En général les taux des tarifs sur le bois impliqués dans cette cause ont été mis en vigueur peu de temps après l'ouverture de la ligne au trafic. Nous pouvons donner des exemples: Sur la subdivision de Shauvanon, la ligne a été ouverte au trafic le 1er mai 1914; les taux sur le bois ont été déposés le 5 mai. Dans le cas de la subdivision d'expédition l'ouverture de la ligne et la production des taux datent du même jour, savoir, le 25 août 1913. Pour la subdivision de Neptune et celle de Lensford, l'ouverture de la ligne et la production des taux sont aussi du même jour. Sur la subdivision de Sterling, la ligne a été ouverte au trafic le 2 décembre 1913 et les taux déposés le 17 février 1914. Dans le cas de la subdivision de Suffield, soit les stations d'Armilgra à Retlaw inclusivement, la ligne a été ouverte le 6 décembre 1913, te les taux déposés le 30 janvier 1914. Sur la subdivision de Boisevain, la ligne a été ouverte le 26 décembre 1913, et les taux produits le 2 janvier 1914.

Il n'y a donc pas d'infraction aux taux ordonnés par la commission ou de refus de mettre en vigueur les taux ainsi prescrits.

La situation quant aux taux sur le bois exige plus ample examen. Ces taux sont des taux pour parcours spécial, lesquels, dans les limites de leur territoire sont d'application générale, et ne subissent pas, d'une partie de ce territoire à un autre, de modifications subordonnées aux différnece existant dans la situation du trafic ou les frais d'exploitation. Quant à la partie du chemin de fer dont il s'agit dans la présente demande, la situation consiste en ce que les taux sur le bois qui étaient en même temps en vigueur sur d'autres lignes n'ont été mis en vigueur, dans ce cas-ci, qu'au 25 août 1913.

Le fait que la distance en question était exploitée par la division de la construction établit-il une distinction entre cette distance et la distance comprise dans d'autres parties du réseau et exploitée par la division de l'exploitation? Evidemment non. Un chemin de fer, ou une partie d'un chemin de fer, est de deux choses l'une; ou il n'est pas ouvert au trafic, ou, sous l'autorité de l'article 261, il est ouvert au trafic ou a la permission de faire du trafic. La loi ne reconnait pas de demi-mesure et l'ordonnance ouvrant la distance en question la met sur le même pied que toute autre section du parcours, lorsqu'il s'agit de faire une distinction.

La compagnie du chemin de fer a parlé des difficultés inhérentes à un service temporaire fourni par la division de la construction. Le fait que la compagnie a essayé de fournir un service le plus tôt possible est à sa louange. Mais le mérite de cette tentative ne donne à la commission aucune excuse pour dépasser les limites de la loi.

Dans l'affaire de la plainte par J. W. Lenhart, de Mazenod, Sask., dossier n° 24688, qui a été jugée le 20 juillet 1914, il a été établi que la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern avait omis de donner un tarif de ville de Régina à Mazenod, quoique cela soit en deçà du rayon de distribution de Régina. La compagnie avait compris dans la ville de Régina le tarif Alveola et d'autres points situés sur la ligne Moosejaw-Rodney. Elle avait aussi compris dans le même tarif la ligne de Radcliffe

à Bengough, c'est-à-dire que, dans le cas de ces tarifs de ville d'application générale en deçà du rayon de distribution de Régina, Mazenod n'avait pas été mis sur le même pied que les autres points.

Dans la cause qui nous occupe, on a laissé s'écouler une longueur de temps déraisonnable avant de rendre applicables à la distance en question les taux spéciaux sur le bois, lesquels étaient d'application générale. La route étant ouverte au trafic, ce délai apporté à la mise en vigueur des taux constituait une préférence indue. C'est là, toutefois, jusqu'où peut aller la déclaration. La commission n'a pas de juridiction pour ordonner les remboursements. Les taux dont on se plaint comme étant injustes ont été annulés, et l'objet de la plainte disparaît avec eux.

Le commissaire en chef Drayton est du même avis.

DEMANDE DE LA VILLE DE LISTOWEL POUR LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE DE RACCORDEMENT À CET ENDROIT, ENTRE LE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET LE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Jugement rendu par le commissaire en chef adjoint Scott, 26 octobre 1914.

C'est la deuxième fois que la ville de Listowel s'adresse à la commission pour la construction d'une voie de raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Grand-Tronc.

La première demande, faite en 1908, a été rejetée par l'ordonnance de la commission n° 6673, en date du 28 mars 1909. Le dernier paragraphe de cette ordonnance réservait à la requérante le droit de renouveler sa demande en aucun temps lorsqu'un changement dans la situation et les circonstances nécessiteraient un raccordement physique entre les deux chemins de fer à Listowel.

La station de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Listowel, a été ouverte au trafic le 1er juillet 1908. D'après une déclaration soumise à la commission, lors de la première demande, le trafic jusqu'au 8 décembre 1908, accusait un arrivage de 57 charges de wagons. En 1913, il appert, d'après la déclaration du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans cette cause, qu'il est arrivée à Listowel 250 charges de wagons sur les lignes de la compagnie. Il y eut certainement augmentation de trafic, tant pour les arrivages que pour les départs, à Listowel, au cours des dernières années; mais le fait dominant n'avait pas été soumis à la commission lors de la première demande et que la ville estime être la plus forte raison pour laquelle la présente demande devrait être agréée, c'est la maison de produits alimentaires bien connue, Libby, McNeill & Libby a laissé entendre à la municipalité qu'elle établira une succursale de son commerce à Listowel pourvu que l'on établisse un raccordement entre les deux compagnies de chemin de fer.

D'après une déclaration soumise à la commission par son honneur le maire. il appert qu'en 1913, le trafic a été de 790 charges réparties entre treize établissements de Listowel. De ce nombre 531 provenaient de points desservis par les deux chemins de fer, 87 wagons ont été halés aux terrains des consignataires faute de facilités de raccordement à Listowel.

Chaque compagnie de chemin de fer a une voie industrielle à Listowel, sur laquelle voie un certain nombre d'industries se sont établies; et bien que la voie industrielle soit en commun à plusieurs industries il ne semble être survenu aucune difficulté au sujet du placement et du déplacement des wagons aux diverses fabriques. En réalité on peut considérer les voies industrielles comme les voies de chargement particulières des diverses industries qu'elles desservent. Il arrive quelquefois que l'on charge ou décharge des camions des wagons placés sur ces voies industrielles; mais cet usage que l'on fait de ces voies n'est qu'occasionnel, car ce ne sont pas de véritables voies de halage.

N'était-ce pour l'établissement projeté d'une fabrique de la maison Libby, McNeill & Libby à Listowel, la commission ne croirait guère devoir agréer cette demande, en

se basant sur le trafic actuel, mais, si cet établissement de produits alimentaires s'installe à Listowel, on prétend qu'il expédiera au moins 500 wagons et qu'à cause de cette augmentation du trafic il y aurait lieu d'y établir un raccordement.

A l'audition il a été clairement établi que la maison Libby avait refusé de construire sa fabrique à un endroit où elle ne pourrait être desservie par les deux chemins de fer au moyen de voies de chargement particulières, parce que le site ne convenait pas aux fins de son commerce. L'emplacement choisi par la compagnie Libby est voisin du Grand-Tronc. Cet emplacement possède des avantages particuliers au point de vue de l'eau, du drainage et des facilités pour la livraison du lait à l'usine. La compagnie refuse de s'établir à Listowel à moins d'avoir l'avantage d'un raccordement car elle se propose de faire de fortes expéditions à des points exclusifs de chaque chemin de fer.

Pour ce qui est des conditions physiques concernant la construction des voies de raccordement, la commission a eu l'avantage d'un rapport de son ingénieur qui dit qu'à un endroit situé près de la Réserve où les voies des deux compagnies sont parallèles les unes les autres, on pourrait facilement construire une voie de raccordement, à un coût raisonnable.

La ville est très anxieuse de voir construire cette voie commune, car elle croit que l'établissement de la firme *Libby, McNeill & Libby* à Listowel sera d'un très grand bienfait.

Je suis d'avis que nous devrions accorder la requête à la condition que la voie commune ne sera pas construite avant l'érection de la fabrique Libby; et à cette autre condition que la ville paiera un tiers des frais d'installation de ladite voie commune. Les deux compagnies de chemin de fer devront solder, à parts égales, le reliquat du coût de posage. Lorsque la voie commune sera construite, l'ordonnance générale d'aiguillage mutuel de la commission s'appliquera à tout mouvement effectué, dans un sens ou dans l'autre, sur les voie industrielles des deux compagnies de chemin de fer mentionnées ci-dessus.

Le commissaire McLean est du même avis.

Ordonnance rendue d'accord avec le jugement.

REQUÊTE DE LA HEPWORTH SILICA PRESSED BRICK COMPANY, LIMITED, DE HEPWORTH, ONTARIO, POUR UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC DE CONSTRUIRE UNE VOIE CONDUISANT A LA PROPRIÉTÉ DE LA COMPAGNIE REQUÉRANTE A HEPWORTH, ONTARIO, ET PLAINTE CONTRE LE TAUX D'AIGUILLAGE DE $2 PAR WAGON QUE SE PROPOSE D'EXIGER LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

Jugement, commissaire en chef Drayton, 28 octobre 1914:

Au cours de l'audition de la cause, la compagnie de chemin de fer a prétendu qu'on devrait permettre l'impôt de $2 par wagon sur tous les wagons passant sur l'aiguille en question, et elle a plaidé qu'à défaut dudit impôt, la commission ne pourrait ordonner aucun rabais tel qu'il appert dans l'article 226, à cause du fait qu'il n'y aurait pas de fonds à même lesquels ce rabais pourrait être payé. A l'issue de l'audition j'ai rendu le jugement dont voici le résumé:

"Comme je l'ai dit, nous ne pensons pas—peut-être bien à tort, vous le cro-"yez, M. Chisholm—que nous pouvons traiter le fait général, qu'en réalité "vous soulevez, d'après un fait particulier de ce genre."

"Cela serait absolument injuste d'exiger, avec un impôt spécial un nouvel "impôt tel que celui qu'on veut exiger de cette industrie particulière; elle n'a "rien montré jusqu'ici, qui ne soit réellement partagé par la compagnie de che-"min de fer; aussi cette industrie a-t-elle le droit d'avoir une voie de charge-"ment en vertu des mesures contenues dans l'article 226 de la Loi. Si nous

"jugions autrement, nous traiterions d'une manière les autres personnes engagées dans le commerce de la brique, et d'une autre manière cette compagnie."

"D'autre part, rien de ce que nous ferons aujourd'hui ne sera, d'une "manière ou d'une autre, préjudiciable à votre chemin de fer lorsque votre com- "pagnie demandera dans une requête en règle, la permission d'exiger un taux "d'aiguillage convenable en tenant compte de la longueur de cette voie "particulière."

"Donc, nous croyons qu'une ordonnance devrait être rendue en vertu de "l'article 226 de la Loi, c'est-à-dire, de l'article en vertu duquel nous pouvons "ordonner la construction; et cette ordonnance, M. Walsh, n'en est pas une qui "traite du coût total de la construction. D'après la lettre de l'article, c'est la "seule ordonnance que nous puissions rendre."

"Donc, ordonnance est rendue en faveur de la construction selon l'article "226, avec plus ample modification des termes qui, d'après les parties, ont été "discutés; en vertu de cet article, la question de remboursement relève entière- "ment de la commission. Cette voie de chargement est plutôt longue. Le taux "de transport ne doit pas être élevé; aussi, dans les circonstances, au lieu de "demander à la compagnie de chemin de fer une baisse au taux de $2 par wagon, "la compagnie baissera au taux de $1 par wagon."

A cause de l'importance de la question, il importe maintenant à la commission de fournir plus ample explication.

La clause actuellement à l'étude, aliéna 3 de l'article 226, apparut d'abord dans la Loi des Chemins de Fer à l'article 176, alinéa 2. Antérieurement à la législation, les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs intéressés, ayant étudié la question sous plusieurs faces, avaient établi une base d'entente. Bien qu'il puisse y avoir des cas isolés que le département du trafic a négligés, le département rapporte que les taux qu'on a toujours imposés étaient basés sur le service d'entier transport, sans tentative, dans aucun cas, de percevoir un impôt pour service additionnel de transport tel qu'ici réclamé.

A l'époque où la législation en question fut passée loi, l'usage des compagnies de chemins de fer et le service fourni aux expéditeurs requéraient la construction et l'exploitation, par les compagnies, de voies de chargement, de hangars, et de voies de halage, de même que des cours de décomposition et de transbordement adjacentes aux terminus respectifs. En ce qui concerne les cours de décomposition et de transbordement, elles étaient nécessaires à l'exploitation du chemin de fer bien qu'elles fissent récemment partie du service direct aux expéditeurs qui, généralement parlant, n'y ont aucun accès soit pour le chargement ou le déchargement des marchandises auxdits endroits. Les wagons étant isolés, on en fait la distribution pour les endroits situés en deçà du terminus auquel ils sont consignés—quelques-uns étant laissés sur les voies de halage, d'autres sur les voies industrielles et d'autres aux hangars à marchandises ou dans les cours à bestiaux. Les voies de halage et les hangars à marchandises doivent être fournis et maintenus par les compagnies de chemins de fer; ils font partie du service nécessaire qu'elles sont tenue de fournir, et ils doivent être raissonnablement grands. Les voies industrielles sont de fait substituées aux voies de halage autant qu'il s'agit des marchandises plus lourdes, et elles tiennent lieu des hangars servant à abriter les marchandises de qualité supérieure. Leur installation, faite comme elle est sur la propriété de l'expéditeur, soulage, par conséquent, les voies de halage et les hangars à marchandises à l'usage du public. Leur exploitation ne constitue pas nécessairement un service additionnel quelconque de chemin de fer. Sans parler de l'économie qui résulte pour la compagnie du fait qu'elle peut se servir de ces avantages pour d'autres fins, dans certains cas l'exploitation mécanique actuelle est moins dispendieuse, alors que dans d'autres, évidemment, à cause de la longueur de la voie de chargement, cette exploitation serait plus onéreuse à moins que des mouvements d'aiguillage plus nombreux ne raccourcissent le halage. De la même

manière, le maniement des marchandises dans les limites d'un terminus entièrement construit selon le mode des voies de chargement privées, varie beaucoup. Les terminus de Montréal et de Toronto couvrent plusieurs milles de voie ferrée dans leurs zones d'aiguillage. Certaines livraisons exigent des aiguillages nombreux et un gros travail de locomotive, quand d'autres sont effectuées à très peu de frais. A Ottawa, par exemple, le Grand-Tronc a sa gare à marchandises et quelques-unes de ses voies publiques de halage à la rue Elgin. Un wagon de Montréal consigné à la compagnie Eddy doit d'abord passer par cette gare puis on l'expédie aux voies publiques de déchargement de la compagnie qui sont adjacentes aux usines Eddy, ce qui nécessite un parcours supplémentaire de plus de deux milles et ce, au même taux que si le wagon restait à la rue Elgin. La voie en question apparaît sur le plan comme mesurant 4,200 pieds de longueur.

L'alinéa 2 de l'article 284 se lit comme suit:—

> "Ces installations complètes et convenables comprennent des facilités raisonnables pour le raccordement de voies de garage privées ou d'embranchements privés avec un chemin de fer possédé ou mis en service par la compagnie, et des facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison des objets transportés entrant sur ces voies de garage et ces embranchements ou en débouchant, ainsi que le placement de wagons et leur traction dans un sens ou dans l'autre sur ces voies de garage privées et sur ces embranchements."

De ceci, on notera qu'il appartient à la compagnie de chemin de fer de placer les wagons et de les tirer dans un sens ou dans l'autre sur les voies de garage privées.

En Angleterre, on tient pour parfaitement raisonnable qu'une compagnie devrait consentir à faire du service sur une partie d'une voie étrangère afin d'y recueillir le trafic à un endroit facile d'accès et où la compagnie ne possède pas de ligne de réserve; là où les commerçants avaient fait construire des voies de garage à proximité de la voie ferrée d'une compagnie et avaient établi des raccordements avec cette voie, l'ingénieur de la compagnie ayant approuvé la chose, les commissaires ont considéré qu'après avoir approché les trucks (sic, wagons) aussi près que possible de la voie principale, et, cela sans danger, et les avoir placés en bon ordre, ces commerçants avaient le droit de les faire enlever par la compagnie sans frais supplémentaires. La méthode anglaise cependant ne semble pas avoir beaucoup d'importance par le fait qu'elle est basée sur un statut entièrement différent. En Angleterre, il ne semble pas qu'on rembourse le coût de l'aiguillage industriel; au lieu de cela, l'expéditeur a le droit de recevoir une allocation ou rabais pour le transport du trafic sur sa voie de garage, parce que la compagnie de chemin de fer ne pourvoit pas, dans ce cas, de station ni ne fait les services du terminal (57 & 58 Victoria, chapître 54, article 4.)

Régler le montant du rabais à accorder n'est pas très difficile car, en vertu de la coutume établie par les compagnies de chemin de fer en Angleterre, les taux de transport sont divisés en deux montants; l'un pour le halage et l'autre représentant la somme des taux de gare-terminus.

Le statut anglais qui définit l'obligation de la compagnie de chemin de fer en ce qui concerne les facilités à fournir sur les voies de garage privées (4 Edouard VII, chapitre 19), suit de près l'article correspondant de notre Loi (article 284, alinéa 3) excepté que le statut n'oblige pas formellement la compagnie de chemin de fer à placer des wagons sur une voie de garage privée ou en débouchant.

En ce qui a trait au genre de service, on peut le connaître en consultant le dossier de la cause de l'Interstate Commerce et al. vs. Atchison, Topeka and Sante F Railway et al. (Jugement de la Cour Suprême des Etats-Unis rendu le 8 juin 1914.)

Au Canada les tarifs des compagnies de chemin de fer ne comprennent pas seulement le taux de halage d'un point à un autre mais comprennent aussi, prise en bloc la somme pour les services de chemins de fer requis pour la réception et la livraison des marchandises aux voies de halage ou dans les hangars à marchandises.

Le résultat d'un impôt spécial pour l'exploitation de la facilité substituée, impôt qui, tel qu'on l'a dit déjà, peut, ou non, être plus onéreux, aurait l'effet—dans plusieurs cas du moins—d'une augmentation directe des frais de transport.

Dans le cas de la compagnie du Grand-Tronc vs. Christie, Henderson & Co. (9 C.C.Ch. de fer 502), à l'époque où la voie de garage fut ordonnée, on a pourvu au paiement d'un taux d'aiguillage de $3 par wagon. A une audition, la compagnie de chemin de fer s'en est rapportée à une ordonnance rendue dans le cas de la voie de garage de Pilon, sur le chemin de fer Canada Atlantic, et, dans un jugement réservé rendu par feu le commissaire en chef l'honorable M. le juge Mabee, il est dit que:—

> "Lorsque la Commission a rendu l'ordonnance enjoignant la compagnie d'avoir à construire cette voie, une mesure fut inclue autorisant le paiement d'un taux d'aiguillage; mais on n'a procuré alors aucune information à la Commission à l'effet que la compagnie avait, durant plusieurs années, effectué un service analogue sans prélever d'impôt supplémentaire,—la loi exige qu'on traite tout le monde également et c'est absurde pour la Commission d'exiger que MM. Christie, Henderson & Co., payent pour des services que la compagnie effectue gratuitement pour d'autres firmes industrielles."

La longueur du halage dans le cas de Pilon était de deux milles et demi de la gare et, dans un jugement que la commission a rendu plus tard, le taux d'aiguillage dont se plaignait Pilon fut désapprouvé. (Pilon vs. La Compagnie du Grand-Tronc, 16 C.C.Ch. de fer 433.)

Ces décisions ne signifient pas que les compagnies de chemins de fer n'ont aucun droit de percevoir le plein taux par mille, mais simplement qu'on n'exigera pas de taux arbitraire de "A" quand, dans des circonstances analogues, on n'en exige pas de "B".

Comme question de fait cependant, dans le cas de ces voies de garage plutôt éloignées, le taux par mille exact n'est souvent pas d'une grande importance.

La brique, marchandise fabriquée par les requérants, se transporte aux taux des produits ordinaires. Ces taux, règle générale, sont imposés par les compagnies de chemins de fer à la demande des manufacturiers et couvrent le transport de l'endroit de la manufacture à d'autres endroits où l'on fait des affaires en quantité suffisante pour justifier l'imposition de ces taux spéciaux.

Depuis l'audition, le 19 juin, la compagnie du Grand-Tronc a émis le Supplément 209 aux C.C.Ch. de fer n° E—2552, devant prendre effet le 30 juin 1914. Ce tarif, parmi quelques autres, imposait un taux de marchandises de 6½ cents par 100 livres de brique de construction (excepté la brique émaillée ou polie) pour le transport de Hepworth, où est situé la briqueterie du requérant, jusqu'à Toronto, et un taux de 12½ de Hepworth à Montréal; et, le 17 septembre 1914, ladite compagnie a émis le supplément 248 aux C.C.Ch. de fer n° E—2552, accordant un taux de 7 cents par 100 livres pour le transport de la brique (excepté la brique émaillée ou polie) de Hepworth à Waterloo,—ledit tarif à prendre effet le 21 septembre 1914.

En faisant volontairement ces tarifs la compagnie de chemin de fer a pensé, sans doute, que les taux qui ne se rapportent que très peu à ceux de taux par mille, étaient nécessaires afin d'obtenir du trafic sur ses voies, ou bien, en vue des taux de marchandises qu'elle avait déjà accordés à d'autres fabricants de brique, que de négliger de les accorder dans ces cas constitueraient une préférence indue contraire à la loi.

Le résultat est que la compagnie de chemin de fer pourrait bien être tentée d'imposer un taux spécial sur les embranchements du genre de celui qui nous occupe. Les mérites d'un tel taux peuvent convenablement passer loi seulement après que les tarifs appropriés ont été produits. Les différents intérêts en jeu ont été exposés devant la commission.

Donc, la coutume de la commission, de même que la coutume des compagnies de chemins de fer, depuis que l'article est passé loi, est semblable à la coutume des com-

pagnies de chemins de fer antérieurement à cette époque. L'article se lit comme suit:

> Les sommes réunies ainsi payées par le requérant pour la construction et le parachèvement de ladite voie de garage ou embranchement devront être remboursées au requérant par la compagnie au moyen d'un rabais que la commission déterminera et fixera à même les taux imposés par la compagnie ou proportionnellement à iceux en ce qui concerne le voiturage du trafic du requérant sur lesdits embranchement ou voie de garage."

Dans le passé la commission a interprété cet article comme obligatoire et a, par conséquent, toujours ordonné les remboursements tel qu'on s'y attendait. Ces remboursements ont varié de temps à autre et ont été basés sur le pourcentage des recettes ou plus fréquemment sur une allocation directe par wagon—un remboursement au taux de $2 par wagon étant probablement la coutume usitée. Si la contention de M. Chisholm est exacte, cela voudrait dire l'abolition de tout remboursement. Son argumentation, en résumé, est qu'à moins que la commission n'autorise l'imposition d'un taux spécial pour le voiturage du trafic sur la voie de garage, en plus du taux imposable en vertu des tarifs déjà en vigueur, il ne reste pas de fonds à même lesquels on puisse effectuer le rabais. Il m'a été impossible de vérifier si l'on avait jamais étudié ce point. On n'a encore rapporté aucun cas à ce sujet et je n'ai pas été capable de trouver un cas non rapporté dans les dossiers de la commission. La question est traitée comme suit dans l'ouvrage de McMurchy & Denison sur la loi des chemins de fer, seconde édition, page 281:—

> "la dépense sera remboursée au propriétaire en lui allouant un rabais sur les taux de transport exigés sur chaque wagon ou marchandise expédiés sur la voie de garage ou en débouchant."..........

En vertu des mesures contenues dans la Loi des Chemins de fer les tarifs et tous les taux de chemins de fer doivent d'abord être produits par les compagnies de chemins de fer; elles n'en ont pas encore produit concernant le service fourni sur un tronçon particulier. Comme on l'a déjà indiqué, cette coutume n'a pas prévalu; un impôt n'a pas été exigé et ne fut pas exigé à l'époque où la législation passait loi. Il en résulte que si le droit au rabais se limite aux cas où un taux est imposé pour un mouvement sur le rameau, la mesure, quant au rabais, est entièrement nulle, inefficace et sans effet. Contraint, comme je le suis, en vertu des autorités, à donner de la valeur au statut, si la rédaction qu'il contient comporte un tel cours à suivre, je trouve que le droit au rabais n'est pas ainsi limité et que l'effet du statut est seulement de limiter les rabais sur frais de transport dus pour des wagons qui ont passé sur le rameau en question, avec le droit, pour la commission, d'ordonner un rabais soit proportionnel à la somme des taux exigés ou soit imposable par un taux fixe sur chaque wagon. La restriction, si je puis dire, est également raisonnable et juste. Il arrive souvent que les grandes fabriques ont différentes méthodes pour obtenir l'entrée et la sortie de leurs produits, et ce serait absolument injuste d'obliger une compagnie de chemin de fer à accorder un rabais, à une firme industrielle de ce genre, sur le coût d'un rameau dont elle pourrait bien ne jamais se servir.

Je suis d'avis que le but de la loi était de forcer les compagnies de chemins de fer à aider, plutôt qu'à laisser la construction des voies de chargement entièrement à la discrétion des compagnies en vertu de l'article leur enjoignant de mettre les commerçants sur le même pied d'égalité—sur le pied de ceux qui ont déjà obtenu des avantages; et cette base, comme on l'a fait remarqué, n'était soumise à aucun taux spécial ou arbitraire concernant l'usage de la voie de chargement. Du moment que l'on cherchait à atteindre ce but, le parlement protégeait la compagnie de transport; car, s'il arrive que le chiffre d'affaire n'était pas suffisant pour autoriser la construction d'un rameau, et si le trafic ne se fait pas sur le rameau lorsqu'il a été construit, la perte est pour le commerçant et non pour la compagnie de transport.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean ont été du même avis.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE FORT-WILLIAM, ONT., DEMANDANT UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DE CONSTRUIRE UN RAMEAU À PARTIR DE SA LIGNE PRINCIPALE, À FORT-WILLIAM, LE LONG DE L'AVENUE NEEBING, TRAVERSANT À NIVEAU LE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN ET LE TRAMWAY ET LE CHEMIN PUBLIC SUR LA RUE MONTRÉAL, DE FAÇON À SE RACCORDER AVEC RAMEAU CONDUISANT AUX INDUSTRIES DE LA REQUÉRANTE. AUSSI UNE ORDONNANCE PERMETTANT LA CONSTRUCTION DU RAMEAU EN TRAVERS DE LA LIGNE D'EMBRANCHEMENT DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE SUR LA RUE MONTRÉAL.

Jugement, commissaire en chef Drayton, en date du 28 octobre 1914.

L'ordonnance en vertu de laquelle le rameau en question a été construit a été émis à la demande de la cité de Fort-William, sous l'autorisation des articles 226 et 227 de la loi.

Dans ces circonstances, le coût de la construction doit être supporté par la requérante. La commission ne pouvait pas ordonner la construction d'aucune autre manière, à moins que ce ne fut en vertu d'une requête de la compagnie elle-même sous l'autorisation de l'article 222.

L'estimation ordinaire du coût de la construction a été faite par un fonctionnaire de la commission, le coût estimatif étant de $4,700. Cette somme a été payée à une banque par la requérante et les travaux de construction ont été commencés; mais, malheureusement, le coût a dépassé l'estimation de $2,103.91.

La compagnie a, dans la suite, fait une requête à la commission demandant une ordonnance enjoignant à la requérante de payer à la commission la dite somme de $2,103.91; et le jugement a été réservé, afin de permettre aux ingénieurs de la commission de bien étudier toute cette question. Un ingénieur a, depuis fait son rapport disant que la somme demandé pour les travaux faits était raisonnable et devrait être payée.

Le résultat est, sans doute, malheureux. Une estimation faite délibérément devrait toujours, si possible, couvrir le plus haut coût de construction. En même temps, il est aussi important pour un requérant que l'estimation ne soit pas plus élevée que le coût probable qu'il est important qu'elle n'en soit pas moindre. Si, par mesure de prudence, on fait une estimation qui dépasse de beaucoup le coût réel, il est d'autant plus difficile d'en venir à une entente désirée.

Dans le cas qui nous occupe, l'estimation ne comportait que le coût de la construction du rameau. Ce n'était qu'une estimation du coût de cette construction, sans tenir compte de la protection du système d'enclenchement dont l'installation a été reconnu nécessaire.

On pourrait dire, en premier lieu, que l'estimation aurait dû comprendre le coût de la protection du système d'enclenchement nécessaire, lors même que l'on n'avait pas encore demandé ce système de communication. Cela se peut; mais on pourrait ajouter que la requérante n'a subi aucun dommage en ignorant que les travaux, si nécessaires et si importants pour elle, atteindraient la somme de $7,000 au lieu de celle de $4,700; et il convient de remarquer que cela a épargné certains intérêts sur la nouvelle somme d'argent requise.

De plus, on pourrait remarquer que, d'après l'article, l'estimation n'est que cela: elle ne limite pas la dernière responsabilité des parties, ni d'un côté ni de l'autre. Si elle est excessive, le requérant reçoit un remboursement. Si, d'un autre côté, pour certaines raisons particulières, comme c'est le cas ici, ou si, au cours de la construction la découverte d'une sablière de sable mouvant ou de quelque chose de ce genre nous fait constater que l'estimation a été tout à fait trop basse, la responsabilité du requérant n'en est pas détruite. L'objet de la loi est que le coût du rameau industriel soit,

tout d'abord, supporté par le requérant et non par la compagnie; et l'ordonnance dans ce cas, comme dans tous les cas de ce genre décrète que s'il s'élève quelques différends au sujet de la construction ou de l'exploitation du rameau, ou au sujet des dépenses qui s'y rapportent, le différend doit être référé à la commission; et que, s'il arrivait que le coût des travaux fut plus élevé ou plus bas que la somme de l'estimation, la différence soit réglée par la commission. De sorte que, en vertu des termes de la loi, nous n'avons aucune alternative, nous n'avons qu'à enjoindre à la requérante de payer la somme additionnelle de $2,103.91.

J'ai fait remarquer, lors de l'audition, que, puisqu'il avait fallu déduire ce coût des taux demandés pour le trafic effectué sur le rameau, la compagnie ferait aussi bien de laisser de côté sa réclamation pour le paiement de la somme additionnelle. La compagnie, cependant, a refusé de ce faire; et, sur ces instances pour la préservation de ses droits, l'article lui accorde le paiement de la somme plus haut mentionnée.

Le commissaire Goodeve a été du même avis.

Ordonnance émise enjoignant aux requérants de payer *pro rata* à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la somme additionnelle de $2,103.91; la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devant payer ou rembourser aux propriétaires des industries, ou à leurs ayants droit, au moyen d'un rabais, la moitié des taux demandés par ladite compagnie pour le transport des marchandises sur ladite voie de chargement, jusqu'à ce que ladite somme additionnelle de $2,103.91 ait été remboursée par la compagnie du chemin de fer auxdits propriétaires des industries, ou à leurs ayants droit.

PLAINTE PORTÉE PAR LES CITÉS DE VANCOUVER ET DE VANCOUVER-NORD, C.-B., CONTRE LA MODIFICATION DES PLANS DU PASSAGE INFÉRIEUR POUR LES PIÉTONS, DE VANCOUVER-NORD, PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement, Commissaire en chef Drayton, en date du 29 octobre 1914.

Les cités de Vancouver et de Vancouver-Nord ont protesté contre la manière dont la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait fait les travaux de construction du passage inférieur en question. On a accusé la compagnie d'avoir modifié les plans après qu'ils eurent été approuvés par la compagnie et après que le contrat eut été accordé; d'avoir fait des travaux extravagants et d'un coût excessif, sans raison; et on a demandé avec instances que la somme de $1,100 soit déduite de la partie du coût que les municipalités ont à payer et soit payée entièrement par la compagnie du chemin de fer.

Lors de l'audition, les commissaires ont été d'avis que, si les travaux dont se plaignent les cités comme n'étant pas nécessaires, parce qu'ils n'étaient compris dans aucun plan, n'étaient que des détails compris dans l'exécution du contrat, c'est-à-dire des travaux qui seraient compris dans les clauses ordinaires concernant les travaux supplémentaires indispensables dans un travail de ce genre, les travaux devraient être considérés comme ils ont été prévus dans la première ordonnance, et la requête devrait être renvoyée. Si, cependant, les modifications étaient importantes—c'est-à-dire dues à une méthode de construction non autorisée, tout le coût devrait être supporté par la compagnie du chemin de fer.

La plainte a été référée à un des sous-ingénieurs de la Commission, M. Kerr, de Calgary, pour qu'il l'étudie avec les ingénieurs des parties intéressées—pour qu'il examine les plans et les travaux avec eux afin qu'il puisse établir clairement et définitivement quelles modifications, s'il y en a eu de faites, avaient été faites aux plans et contre lesquelles les requérantes avaient protesté.

M. Kerr a remis aux parties intéressées un rapport remontant jusqu'au 21 juillet 1914; et on leur a demandé de faire sur ce rapport les commentaires ou les suggestions qu'elles jugeraient convenables; mais, jusqu'ici, nous n'avons rien reçu, sauf une suggestion faite récemment par les requérantes demandant à la Commission

d'émettre une ordonnance basée sur le rapport de M. Kerr, lequel rapport se lit comme suit:—

"A l'audition de la Commission tenue à Vancouver le 10 juin, le Commissaire en chef m'a donné instruction d'examiner ces plans et de lui dire exactement ce que sont ces modifications, et si les modifications qui ont été faites sont des modifications d'une nature telle qu'elles auraient dû être prévues dans un plan convenablement détaillé, et qui devraient et qui seraient, dans le cours ordinaire des choses, prévues et acceptées par la compagnie du chemin de fer avant la signature du contrat, ou si ce sont des modifications d'un caractère subséquent, d'une nécessité seulement incidente à l'exécution de travaux de ce genre.

"J'ai indiqué dans l'imprimé bleu ci-joint les modifications qui ont été faites. Le plan approuvé au mois d'août 1913, indiquait le type général de la structure que la compagnie verrait avec plaisir construire sous ses voies par la cité, se réservant en même temps le droit d'approuver les plans détaillés du pont de la compagnie et de faire toutes les modifications qui seraient jugées convenables, comme c'est la coutume admise. La cité a accordé le contrat pour les travaux en acier à la *Canadian Northwest Steel Company,* de Vancouver. Des plans détaillés concernant la fabrication ont été préparés par cette compagnie et remis à la compagnie de chemin de fer pour être approuvés. La compagnie du chemin de fer a fait subir quelques petites modifications à ces détails afin de les rendre conformes à la coutume suivie par elle, et les modifications qui ont été faites étaient des modifications d'un caractère imprévu dans l'exécution d'un travail de ce genre. Les modifications comprenaient la substitution de diaphragmes en forme de plaque à l'extrémité des poutres en I à la place de diaphragmes en U, tel qu'indiqué en rouge sur l'imprimé bleu ci-joint (voir plan du tablier). La compagnie a fait une autre modification en plaçant un angle renversé sur le rebord supérieur de la longrine en tôle de chaque côté du pont, tel qu'indiqué en rouge, article C.C. Le coût de ces additions doit être payé par la compagnie du chemin de fer et il est prévu dans la liste des prix supplémentaires, à la page 2 du contrat conclu par la cité et le contractant, étant l'item 1, structure en acier .06½ cents par livre érigée (ci-joint copie du contrat) formant un total de $168.22 pour dépenses supplémentaires.

"Réclamation pour le rivetage supplémentaire par suite de modifications du pas des rivets moins espacés dans les plaques du tablier. Les plans généraux approuvés font voir qu'il n'y a pas de modification ici.

"Le seul endroit dans le plan général approuvé où le rapprochement des rivets est requis est sur l'angle du support sur la façade, ou poutre supportant le ballast, et il est même plus important que ce rapprochement des rivets soit fait là où les plaques du tablier se rejoignent sur la poutre en I, parce qu'on se sert toujours en partie des plaques du tablier pour distribuer transversalement le poids utile sur le nombre requis de poutres en I nécessaires pour supporter chaque voie. Il est nécessaire que là où elle repose sur la poutre en I, les rivets qui la relie à la poutre en I soient rapprochés, tandis que sur une poutre en I intermédiaire le rivetage serré ne serait pas nécessaire. Ces plaques mesurant 2 pieds 6 pouces de largeur par 30 pieds de longueur, ont été placées dans le sens de la longueur des voies, ce qui les fait se rejoindre à toutes les deux poutres en I (puisque les poutres en I mesurent 15 pouces de diamètre) demandant ainsi deux rangs de rivets rapprochés à toutes les deux poutres.

"La compagnie du chemin de fer n'a eu rien à faire dans le choix de la largeur de ces plaques. Si la compagnie du pont a décidé de se servir d'une plaque de 2 pieds 6 pouces de largeur par 30 pieds de longueur, elle en avait parfaitement le droit. La compagnie du chemin de fer avait aussi le droit de

voir à ce qu'on mette un nombre suffisant de rivets aux points de jonction des plaques afin d'obtenir les résultats dont elle avait besoin. En adoptant des plaques de 5 pieds de largeur ou de 7 pieds 6 pouces, les points de jonction pour la première largeur se seraient trouvés à toutes les quatre poutres en I, et, pour la dernière largeur, à toutes les six poutres en I, demandant ainsi la moitié des rivets (dans le premier cas) et le tiers du nombre (dans le dernier cas) des rangées de rivets rapprochés requises par la largeur des plaques employées. Le fait de placer ces plaques en travers de la voie aurait réduit à son minimum le nombre de rangées des rivets rapprochés. Ceci, sans doute, se trouvait en dehors de la question, puisqu'il aurait fallu enlever toutes les voies, fermant ainsi le trafic, ce qui aurait été d'un coût considérable pour la cité.

"Par conséquent, en placant les plaques du ballast dans le sens de la voie, une voie seulement serait obstruée pendant un certain temps.

"Dans ces circonstances, je ne vois pas pourquoi la compagnie du chemin de fer a un droit quelconque de payer pour le rivetage supplémentaire tel qu'on le porte au compte, ce rivetage étant entièrement causé par la compagnie du pont qui a adopté une plaque étroite."

M. Mountain, ingénieur en chef de la commission, dont la fonction est de revoir les rapports des sous-ingénieurs, déclare:—

"J'approuve en entier le rapport de M. Kerr, à l'exception du paragraphe où il suggère de porter au compte de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien la somme de $168. Il s'agit de ce qu'on appelle un angle renversé. Cela n'a rien à faire directement avec la force de résistance du pont, mais se rapporte à l'imperméabilisation du tablier en empêchant l'humidité de pénétrer sous le tablier sur le côté intérieur de la poutre de support. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien l'emploie dans la construction d'une structure moderne semblable à celle-ci, traversant la rue Aqueduc, à Montréal, et les plans ont été approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission, et je l'approuve dans le cas présent, et je ne crois pas du tout que le coût en devrait être supporté par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, mais par la cité. Je suis d'avis que le rivetage est très convenable et il devrait être porté au compte de la cité. J'ai échangé des lettres avec les ingénieurs relativement à cette question, et j'ai prié la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'envoyer tout de suite les détails. Ces détails sont vérifiés par l'ingénieur des ponts Motely, à Montréal, et cette structure se trouvait de l'autre côté de ce pays à Vancouver, et, naturellement, il y a eu un échange de lettres entre lui et l'ingénieur de la division à cet endroit, ce dont il faudrait tenir compte pour une partie du délai. En vertu de l'ordonnance, je ne crois pas qu'une partie quelconque de ce coût puisse être portée au compte de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Toute la question se résume à un item de $168.22, somme qui, d'après M. Kerr, devrait être payée, et qui, d'après M. Mountain, ne devrait pas être payée par la compagnie du chemin de fer. Relativement à cette question, on peut remarquer que M. Mountain connaissait les détails et l'approbation du plan dont il a eu à s'occuper directement comme aussi de la coutume que l'on suit dans des travaux de ce genre à d'autres endroits. Je constate, comme question de fait, que la compagnie du chemin de fer dans la construction d'autres ponts traversant un chemin public et dont elle en supporte le coût—comme dans le cas des nouveaux ponts au-dessus d'un chemin public—se sert du même genre de construction que celui dont elle s'est servi dans ce cas. Le supplément en question ne se rapporte pas à un travail d'une importance spéciale pour la compagnie du chemin de fer en tant que compagnie de chemin de fer, mais à un travail fait dans le but de rendre la structure plus utile pour ceux qui

se servent du tunnel—à un travail fait dans le but de rendre l'imperméabilisation de la superstructure plus efficace et la faire durer plus longtemps.

Le travail dont on se plaint n'est, en soi, qu'un détail, et un détail qui n'a pas été amené par la compagnie du chemin de fer dans le but d'en tirer avantage ellemême, mais en réalité dans l'intérêt de ceux qui se servent du tunnel; et, dans ces circonstances, je suis d'avis que, pour ce qui concerne cette requête, aucune ordonnance ne devrait être émise contre la compagnie.

Le commissaire Goodeve a été du même avis.

Ordonnance émise renvoyant la plainte.

TRAVERSE DE L'AVENUE DU PARC SUR LES VOIES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, À MONTRÉAL.

Jugement, sous-commissaire en chef, SCOTT, en date du 9 novembre 1914:

La cité de Montréal a présenté une requête à la Commission demandant une ordonnance à l'effet de déclarer que le chemin de communication qui sert de moyen d'accès à l'avenue du Parc, entre le territoire de la cité de Montréal au nord-ouest de la ligne de la compagnie du chemin de fer entre l'avenue Atlantique et l'avenue Beaumont, et le territoire situé au sud-est du chemin de fer, est un chemin public traversant le dit emplacement de la voie de la compagnie du chemin de fer.

Depuis l'audition, le commissaire McLean et moi qui avons entendu l'exposé de cette question, avons eu l'occasion de nous rendre sur les lieux et de visiter l'emplacement. Il y a un petit différend entre la cité et la compagnie du chemin de fer relativement aux faits. Le passage en question était d'abord un passage de ferme. Il a été utilisé par le public durant une période de temps variant, de l'avis des différents témoins, entre 10 et 18 ans. Un trafic considérable y passe maintenant. Un rapport qui nous a été soumis indique que 1,811 piétons, 1,718 véhicules et 32 locomotives ont passé sur ce passage dans une période de douze heures. Durant un certain temps il y a eu une barrière à ce passage et la compagnie du chemin de fer la fermait quelquefois, bien que très peu souvent. Les poteaux de la barrière sont encore debout. L'espace réservé aux véhicules entre les poteaux est d'environ 10 pieds. Cet aspect du passage le fait ressembler plutôt à un passage de ferme qu'à un passage à niveau. Les clôtures n'ont pas été tournées, et il n'y a pas de gardebestiaux comme aux passages à niveau. Il n'y a pas d'écriteau avertisant que c'est un passage à niveau. Le public qui a passé à cet endroit a empiété sur la propriété de la compagnie du chemin de fer, ou tout au plus l'a fait à titre de tolérance.

La Commission a décidé dans un grand nombre d'occasions que, pour déterminer la proportion du coût de la construction d'un croisement d'un chemin public et du chemin de fer devant être payée par la compagnie du chemin de fer conformément au devis de la Commission, ou de la protection du croisement, la compagnie du chemin de fer devait avoir agi de manière à ce qu'on puisse constater qu'elle avait l'intention d'ouvrir au public ce croisement de chemin public.

Dans la cause du village de Weston *vs* le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Grand-Tronc, 7 C.R.C., page 79, le juge Killam, se basant sur des faits qui ressemblaient beaucoup à ceux découverts dans cette cause, a fait retomber tout le coût sur la municipalité pour avoir converti un passage à niveau illégal en un croisement de chemin public légal.

Dans la cause de l'avenue Royce, à Toronto, que l'on trouve dans les procédures de cette Commission, volume 107, à la page 6746, le juge Mabee, établissant une distinction entre cette cause et la cause de Weston à laquelle je viens justement de faire allusion, s'est exprimé comme suit:—

"Maintenant dans cette cause (la cause Weston) le public qui se servait de cette partie du terrain, qui d'après lui était une route publique, avait tout au plus l'autorisation d'y passer; on empiétait peut-être sur ce terrain en y pas-

sant. Les compagnies de chemin de fer ont tout fait pour démontrer qu'elles n'avaient pas l'intention de consacrer cette partie de leur propriété au public qui en ferait un passage à niveau. Peu importe la situation antérieure à 1884, voici quels sont les faits dans cette cause. Le 9 juin la compagnie du Pacifique-Canadien conclut une entente avec les Clark par laquelle elle s'engageait à ouvrir, ou plutôt porter la largeur d'un croisement qui existait déjà sous le nom de croisement Laughton de 33 pieds à 66 pieds, en consacrant—bien que ce mot ne soit pas employé dans l'entente ce doit être de cette manière que l'on a affecté ce terrain à cet usage—les 33 pieds avoisinants le croisement de 33 pieds à l'usage du public, ce qui portait la largeur du croisement à cet endroit à 66 pieds. Au mois de novembre de la même année le Grand-Tronc fit pratiquement la même chose. En vertu de ces deux ententes conclues en 1884, les personnes qui habitaient cette localité obtinrent le droit de traverser les terrains du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de l'extrémité sud de l'emplacement projeté de l'avenue Royce à la rue Dundas de l'autre côté des voies. Dans cette cause, qui ne ressemble aucunement à la cause Weston, les compagnies de chemin de fer en 1884, il y a 28 ans, consacrèrent ce terrain à l'usage du public pour qu'il en fasse un passage à niveau."

Dans la cause actuelle la compagnie du chemin de fer n'a pas donné ce terrain et il n'existe pas légalement de croisement public à cet endroit. Il y a une forte circulation à ce croisement, et on devrait le rendre public et le protéger. La compagnie du chemin de fer ne devrait pas être obligée de défrayer aucune partie de ces déboursés.

Toutes les parties intéressées admettent qu'il devrait y avoir des barrières et des gardiens le jour et la nuit pour protéger le public à ce passage, lorsqu'on se sera conformé au devis de la Commission.

On devrait émettre une ordonnance autorisant la municipalité à ouvrir l'avenue Park à travers les voies de la compagnie du chemin de fer; mais à condition qu'elle érige des barrières à cet endroit et qu'elle y maintienne un gardien le jour et la nuit.

Bien que, comme je l'ai fait remarquer, rien n'ait été fait à ce passage à niveau qui nous autorise à faire payer une partie de ces déboursés à la compagnie du chemin de fer; néanmoins, c'est une voie de communication en vertu de la loi. Le public s'en sert et on devrait y prévenir tout danger. Cette voie de communication existait antérieurement au premier avril 1909. En conséquence, on peut défrayer 20 pour 100 du coût de la construction du passage à niveau et des barrières à même la Caisse des passages à niveau. La municipalité devra payer la balance des déboursés.

En faisant contribuer la Caisse des passages à niveau à cette entreprise, nous ne faisons que suivre la décision de la Commission dans la cause de l'avenue Simplex, ville de St-Pierre, P.Q., (Dossier 4813). Le jugement du juge Mabee dans cette cause se trouve dans le volume contenant les jugements de la commission, de l'année 1911, à la page 192.

Monsieur le Commissaire McLean déclare partager cet avis.

REQUÊTE DE LA CANADIAN NORTHERN ONTARIO RY. CO., DEMANDANT L'AUTORISATION DE CONSTRUIRE DES VOIES RELIANT CETTE COMPAGNIE À LA CAMPBELLFORD, LAKE ONTARIO AND WESTERN RY. CO., EN TRAVERSANT LES RUES FRONT ET PINNACLE DANS LA CITÉ DE BELLEVILLE, ONT., ET DE DÉTOURNER LA CIRCULATION DU PUBLIC À L'ENDROIT OU LESDITES VOIES TRAVERSENT LA RUE WATER PAR LES RUES JAMES ET DUNDAS.

REQUÊTE DE LA C.L.O. & W. RY. CO., EN VERTU DES ARTICLES 178, 222, ET 237, DEMANDANT L'AUTORISATION D'EXPROPRIER CERTAINS TERRAINS DANS LA VILLE DE BELLEVILLE, ONT., AFIN D'ÉTABLIR DES COURS POUR LES CHEVAUX DE LA COMPAGNIE, ET L'AUTORISATION DE FERMER LA RUE DUNDAS ENTRE LES RUES NORFOLK ET KING ET DE LA DÉTOURNER À LA RUE BROOK PAR VOIE DES RUES NORFOLK ET WILLARD, ET DE FERMER LES RUES JAMES ET MARY ENTRE LA LIMITE NORD DE LA RUE DUNDAS ET LA LIMITE SUD DU TRACÉ DU C.N.O.R., ET DE DÉTOURNER LA CIRCULATION SUR CES RUES AU MOYEN D'UN PASSAGE À NIVEAU QUI SE TROUVERAIT PRÈS DE L'ENDROIT OÙ SE CROISENT LES RUES KING ET WATER, TEL QU'INDIQUÉ SUR LE PLAN.

REQUÊTE DE LA VILLE DE BELLEVILLE, ONT., PAR J. W. EVANS, DEMANDANT QUE LA COMMISSION ÉTUDIE DE NOUVEAU LA QUESTION DES RUES QUE LE C.N.O.RY., ET LE C.L.O. & W. RY., TRAVERSENT À NIVEAU.

Jugement rendu par le commissiare McLEAN, le 11 novembre 1914.

Le premier mai 1913, il y eut une enquête à Belleville au sujet de la requête de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company,* qui demandait à la Commission d'approuver une certaine partie de son tracé.

A la même date, à savoir, le premier mai 1913, et au même endroit, il y eut une enquête au sujet de la requête de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company,* qui demandait l'autorisation de construire un pont sur la rivière Moira à Belleville; et, un peu plus tard, le 7 août 1915, la Commission émettait l'ordonnance n° 19964, autorisant la construction du pont, conformément au plan n° 49783 déposé à la commission et formant partie du dossier n° 3701.245.

A la même date et au même endroit, il y eut également enquête au sujet de la requête de certains citoyens, faite au nom de la ville de Belleville, demandant l'émission d'une ordonnance conçue dans les termes suivants:

" Que le pont actuel de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* sur la rivière Moira soit exhaussé d'au moins quatre pieds, et que l'on construise à la rue Front un passage inférieur d'au moins onze pieds francs de hauteur; (2) que le croisement de la rue Pinnacle soit un passage à niveau, pavé des deux côtés; et que la pente qui conduit au croisement ne dépasse pas deux pour cent; (3) que la rue Church reste ouverte et qu'on y maintienne un passage à niveau; et que la pente des deux côtés de la voie ne dépasse pas plus de deux pour cent; (4) que l'on construise un pont élevé à la rue George au-dessus des voies du dit chemin de fer non seulement pour les piétons, mais aussi pour les voitures, et que l'extrémité nord de ce pont et les approches qui y conduiront, ou de tout pont qui pourrait être construit, s'étendent dans une direction nord sur la rue George de manière à ce que la pente conduisant de la rue George au sommet du pont soit aussi douce que possible; (5) que l'on redresse le cours de la rue Newberry et que l'on tienne les voies libres à cet endroit; et que la largeur de cette rue soit portée à 66 pieds, qu'il y ait de bons fossés de chaque côté, et que la chaussée soit faite le mieux possible; (6) que l'on établisse un bon croisement à la rue Foster et que l'on y donne la protection nécessaire; (7) que l'on prenne les mesures nécessaires pour ouvrir la rue Dufferin; (8) que l'on construise un passage inférieur du côté ouest de la rivière au pied de la rue James pour ceux qui travaillent dans les remises ou les fabriques au sud

et pour donner accès à la grande étendue de terrain où l'on pourrait facilement construire des fabriques; (9) qu'il devrait y avoir une ouverture au-dessous des des voies où la ville pourrait placer une conduite d'eau afin de pouvoir installer une fontaine sur la propriété occupée en ce moment ou tout près de cet endroit; et (10) que l'on devrait établir un passage à niveau à la Route du Pont; et que la rampe de chaque côté ne devrait pas dépasser 2 pour 100."

A la suite de ces enquêtes, le 25 juillet 1913 on rendit publiques les raisons qui avaient déterminé le jugement, et l'Ordonnance n° 20609 basée sur ces raisons fut émise le 15 octobre 1913. Cette ordonnance stipulait dans la clause n° 2 que la requête de la ville demandant l'autorisation de faire passer une conduite d'eau sous les voies du Canadian-Northern au pied de la rue Mary soit autorisée, et stipulait dans la clause n° 3 que le reste de la requête de la ville, et est par les présentes refusé.

Cette ordonnance approuvait également le tracé de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway* à travers Belleville, tout en étant sujettes aux dispositions de l'ordonnance n° 19651.

Le 12 février 1914, la *Canadian Northern Ontario Railway Company* demanda l'autorisation de construire des voies qui relieraient son réseau de chemin de fer à celui de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company* en traversant les rues Front et Pinnacle, dans la ville de Belleville, et de détourner la circulation à l'endroit où les dites voies traversaient la rue Water par les rues James et Dundas.

Le 25 février 1914, en répondant à ces demandes la ville fit certaines propositions spécifiques, qui d'après elle devaient régler la question de la circulation du public et des voitures dans la ville de Belleville.

1. Nous proposons que la rue Newbury soit fermée.

2. Nous proposons que le passage à niveau de la rue George soit fermé et que l'on construise un pont élevé au-dessus des voies. Cette route est très importante, et elle le deviendra davantage, avec le développement des fabriques et des industries qui sont situées sur le terrain auquel elle donne accès.

3. Nous proposons que la rue John soit fermée.

4. Nous proposons que la rue Church soit fermée. En fermant les rues Church et John, les compagnies de chemin de fer auront tout l'espace nécessaire pour donner la longueur requise à leur quai de chargement, et donner toutes les commodités possibles au public.

5. On maintiendra le passage à niveau à la rue Pinnacle en établissant les mesures de protection nécessaires.

6. A notre avis il est absolument nécessaire que l'on construise un passage inférieur d'au moins 30 pieds de large, avec trottoirs de 6 pieds de chaque côté, à la rue Front, qui est la voie de communication la plus importante entre la ville et le havre et donne accès à tout le terrain qui se trouve du côté sud des voies.

7. On devrait prolonger la route projetée entre la rue John et la rue Pinnacle jusqu'à la rue Front afin que la circulation des voitures se fasse sans danger dans le passage inférieur à la rue Front en allant vers le nord.

8. On devrait protéger les gens qui habitent la partie de la ville qui se trouve à l'ouest de la rivière de la même manière, et construire un passage inférieur de 24 pieds de large à la rue James afin de protéger le public.

Le 20 juillet 1914, la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company* présenta une requête demandant l'autorisation de s'emparer de certains terrains, sans avoir obtenu le consentement des propriétaires, prétendant qu'elle avait besoin de ses terrains pour construire des étables pour ses chevaux. Elle demandait également l'autorisation de fermer la rue Dundas entre les rues Norfolk et King, et de la

détourner à la rue Brook par voie des rues Norfolk et Willard. Elle indiquait en rouge sur ledit plan la voie de communication qu'elle avait l'intention d'ouvrir entre ces deux rues. Elle voulait également fermer les rues James et Mary entre la limite nord de la rue Dundas et la limite sud du tracé *Canadian Northern Ontario Railway*, et de détourner la circulation sur ces rues au moyen d'un passage à niveau qui se trouvait près de l'endroit où se croisent les rues King et Water, tel qu'indiqué approximativement en rouge sur le plan.

Le 24 juillet 1914, le maire de Belleville faisait savoir à la Commission que la ville était intéressée dans les requêtes présentées par la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company* et la *Canadian Northern Ontario Railway Company*, et qu'elle désirait, dans le but d'accommoder le conseil, que l'audition ait lieu à la fin de juillet ou au commencement d'août.

On fixa l'enquête au sujet de la requête de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company* au 29 juillet. Les représentations faites par la ville indiquèrent que la *Canadian Northern Ontario Railway Company* était intéressée à la question; et ainsi, au consentement de tous, l'enquête fut renvoyée au 4 août afin de permettre au Canadian-Northern et au Grand-Tronc, qui était également intéressé à la question, d'être entendus: Afin d'accommoder certaines des parties intéressées on ne reprit l'enquête que le 7 août, alors que l'audition des témoins commença.

Il n'y eut pas d'enquête au sujet de la requête de la *Canadian Northern Ontario Railway Company*. Lorsqu'on commença l'audition formelle de la cause de *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company*, la ville prétendit alors qu'elle avait le droit d'exposer les détails du projet énoncé plus haut dans le but d'améliorer les moyens de communication et les conditions de la circulation dans la ville de Belleville. La ville ne s'opposa à l'expropriation de certains terrains par la compagnie sans obtenir le consentement des propriétaires; mais elle prétendit que l'établissement du passage à niveau projeté par la compagnie (passage auquel on fera allusion plus tard) greffait toute cette question au projet d'amélioration de la situation des passages à niveau en général; et on déclara franchement que la ville croyait, vu les requêtes présentées par la compagnie du chemin de fer, que c'était le bon temps de combiner la requête de la compagnie et celle de la ville. La compagnie prétendit qu'on devrait juger sa requête séparément à son mérite, mais on décida qu'il serait plus commode de les entendre toutes les deux ensemble.

On aurait pu juger la cause de la ville d'abord; mais la question des passages à niveau soulevée dans la requête de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company* complique la situation, et il est impossible de tenir la discussion de ces deux questions tout à fait séparée.

La réponse de la ville au sujet de la requête de la *Campbellford, Lake Ontario & Western Railway Company*, dont nous avons déjà parlé, expose, sous seing, que " c'est notre désir de présenter une requête à votre Commission lui demandant d'étudier de nouveau la question des passages à niveau aux rues croisées par la voie du *Canadian-Northern Ontario Railway*." A la suite de cette requête, on se demanda quels étaient les nouveaux arguments qui pouvaient être ajoutés à ceux qui ont été présentés à la Commission lorsqu'elle rendit jugement le 25 juillet 1913.

Une comparaison de la première requête avec celle qui est en présence de la Commission en ce moment fera ressortir les nouveaux arrangements, s'il y en a qui sont passibles, que l'on demande à la Commission d'étudier.

1. La requête actuelle demande qu'on exhausse le pont au-dessus de la rivière Moira de trois pieds. L'ancienne requête demandait qu'on exhausse le pont d'au moins quatre pieds.

2. La requête actuelle demande que l'on construise un passage inférieur à la rue Front avec un passage pour les voitures d'au moins trente pieds de largeur, et trottoirs de chaque côté de six pieds de largeur. On demande que ce passage inférieur ait 12

pieds francs de hauteur. L'ancienne requête demandait que le passage inférieur à ce point ait au moins 11 pieds de hauteur.

3. La requête actuelle demande que l'on construise un passage inférieur de 24 pieds de largeur à la rue James. On demande également qu'il ait 12 pieds de hauteur. L'ancienne requête demandait aussi la construction d'un passage inférieur à la rue James.

4. La requête actuelle demande que l'on ferme la rue Newbury. L'ancienne demandait que l'on redresse le cours de cette rue, que l'on en porte la largeur à 66 pieds, que l'on construise de bons fossés de chaque côté, et que la rampe soit faite le mieux possible.

5. La requête actuelle propose que l'on ferme le passage à niveau à la rue George et que l'on construise un pont élevé pour les piétons et les voitures. L'ancienne requête demandait également que l'on construise un pont pour les piétons et les voitures à cet endroit.

6. La requête actuelle demande que l'on ferme la rue John. Il n'était pas question de cela dans l'ancienne.

7. La requête actuelle demande que l'on ferme la rue Church. Dans l'ancienne on demandait que cette rue demeure ouverte, et que l'on établisse un passage à niveau à cet endroit, dont la rampe ne dépasserait pas deux pour cent.

8. D'après la requête actuelle, on maintiendra le passage à niveau de la rue Pinnacle en la protégeant par des barrières. Il était question d'un passage à niveau à la rue Pinnacle dans l'ancienne requête. On fera ressortir plus tard la différence qu'il y a entre la requête actuelle et l'ancienne.

9. La requête actuelle demande que l'on construise une nouvelle voie de communication de la rue John à la rue Pinnacle qui serait prolongée jusqu'à la rue Front afin que la circulation se fasse dans le passage inférieur de la rue Front sans danger. Il n'était aucunement question de cela dans l'ancienne requête.

Voici en résumé les points les plus importants soulevés dans la requête actuelle, qui n'étaient pas compris dans l'ancienne requête présentée à la Commission:—

1. Le barrage de la rue Newbury.
2. Le barrage de la rue John.
3. Le barrage de la rue Church.
4. La construction d'une voie de communication de la rue John à la rue Pinnacle sur la rue Front pour accommoder ceux qui passeraient par le passage inférieur projeté de la rue Front.
5. Le détournement, par la ville, de la route de Bay-Bridge d'un endroit au sud du chemin de fer, en passant le long du marais, et le long de la rue Water jusqu'au passage inférieur projeté à la rue James.

En plus de la différence d'un pied dans le niveau du pont projeté, nous constatons, en comparant la requête actuelle à l'ancienne, qu'il y a certaines autres différences. La ville nous a dit quelles étaient les rues qu'elle avait l'intention de fermer. Au sujet de sa requête demandant la construction d'un pont à la rue George, elle est prête à accepter un pont dont les approches auraient une rampe de 10 pour 100, et à dédommager tous ceux dont les terrains perdraient de la valeur à la suite de la construction de ce pont. Elle acceptera cette rampe de 10 pour 100 dans le but de diminuer les dommages causés aux terrains. Quant au passage à niveau de la rue Pinnacle, la requête actuelle exige, et l'ingénieur de la Commission a vérifié la chose, que les voies du Grand-Tronc soient exhaussées de 2·8 pieds au passage.

La cité déclare qu'elle est prête à niveler la rue au niveau de la voie ferrée et s'engage à payer les dommages encourus par le nivelage de cette rue.

En premier lieu la marge entre les estimés du coût tel que calculés par la compagnie *Campbellford, Lake Ontario and Western* et par la ville, était très grande; l'estimation de la ville étant en chiffres ronds de $62,000, et celle de la compagnie de chemin de fer de $147,000. Plus tard, lorsque la compagnie de chemin de fer réalisa

jusqu'à quel point la ville se rendait responsable des dommages, et en faisant déduction de cette somme de dommages, elle en arriva à l'estimation de $95,000. Cette estimation a été calculée de nouveau par l'ingénieur de la Commission qui en donne le relevé sommaire suivant:—

Estimation n° 1, croisement de la rue George.	$24,527 25
Estimation n° 2, surhaussement de la rue Pinnacle. . . .	6,000 00
Estimation n° 3, passage inférieur de la rue Front. .	20,032 00
Estimation n°4, passage inférieur de la rue Water. .	12,083 50
Estimation n° 5, surhaussement des ponts des voies ferrées, remplissage des trois arches du côté est. . . .	23,189 00
	$85,831 75

En soumettant la cause pour la ville, le 29 juillet et le 7 août, monsieur Porter, avocat de la ville, fit diverses déclarations portant sur les raisons pour lesquelles, selon lui, une nouvelle audition de la cause devrait être accordée. Ceci pourrait être exprimé d'une manière succincte. On pourrait référer au volume 208 de la preuve.

A la page 4453, il déclara que dans la première requête la question de maintenir un passage à niveau, ou de construire un passage inférieur à la rue Front, fut temporairement étudiée.

A la page 4540, M. Porter dit encore, " le jugement lui-même indique que la question s'accorde avec les conditions actuelles, et il y est dit clairement qu'advenant un changement des dites conditions il nous serait toujours permis d'en appeler à la Commission."

Aux pages 4454 et 4455, il soutient que le point de placer les voies de la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* dans la ville de Belleville, à l'usage de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* a créé une situation tout à fait différente de celle qu'on avait espérer obtenir en vertu de l'entente entre la ville et la *Canadian Northern Railway Company* et à laquelle le jugement de la Commission fait allusion.

Il déclara de nouveau, aux pages 4541, 4542 et 4544, que l'exploitation du chemin de fer de la *Campbellford, Lake Ontario and Western* créa une situation toute autre.

Aux pages 4544 et 4545, il ajoute que la Commission n'a pas semblé juger exactement de l'état des eaux de l'endroit. Aujourd'hui il dit en somme que seulement dans des cas anormaux l'eau envahira le passage inférieur et que dans neuf saisons sur dix il n'y a pas eu d'eau du tout dans le dit passage; et, de manière succinte, il déclare à la page 4497 que le maire de Belleville, M. Wills, s'accorde avec lui sur ce point; à la page 4464, il ajoute qu'au temps de l'audition de la cause il y a eu erreur dans les informations données à la Commission.

En résumé les arguments amenés en faveur d'une nouvelle audition de la cause sont les suivants:—

(1) Que l'exploitation de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company,* changea entièrement la situation non seulement au sujet du trafic mais aussi par rapport aux obligations imposées à la ville par l'entente, non mise à exécution, entre la ville et la *Canadian Northern Ontario Railway Company.*

(2) Que la Commission a été mal renseignée tant au sujet des niveaux de l'eau qu'au coût des travaux projetés.

(3) Que la ville avait le droit absolu d'amener de nouveau cette question devant la Commission.

On peut maintenant étudier ce résumé des raisons qui justifient une nouvelle audition de la cause.

Le jugement de la Commission en date du 25 juillet 1913 explique en détail la situation qui ressort de l'emplacement du chemin de fer de la *Campbellford, Lake*

Ontario and Western. On y démontre clairement que l'emplacement original auquel le conseil municipal n'avait apporté d'opposition et qui fut approuvé par la Commission après une audition formelle de la cause, pourvoyait à un état de chose qui n'était pas sans créer quelques dangers dans le trafic et aux propriétés. Que dans la suite, sur les rapports de la Commission et afin d'améliorer la situation, au point de vue des commodités publiques, une entente fut conclue par laquelle le chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario & Western,* devait, en vertu de la loi qui s'applique à la situation actuelle, circuler sur les voies du Canadian-Northern-Ontario.

Le jugement fait ensuite allusion à la requête de la *C.L.O. & W. R. Co.,* demandant l'approbation du choix de son emplacement dans les termes suivants:

> "La présente requête du *C.L.O. & W. R. Co.,* demande l'approbation du plan qui indique le tracé suivi par l'entreprise de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à l'intérieur des limites de la ville. A mon sens, il ne saurait être question en aucune façon de l'opportunité d'approuver cet emplacement dans l'intérêt de la cité de Belleville aussi bien que dans celui de l'ensemble du trafic."

Il est un fait notable qu'à l'audition de la cause à Belleville, alors que la requête du *C.L.O. & W. R. Co.* était devant la Commission au sujet de l'emplacement en question, il appert des preuves, volume 175, page 2956, que le maire de la cité de Belleville participa à la discussion concernant ce point de la question ainsi que d'autres points de la cause amenée par le projet d'emplacement à travers la cité de Belleville.

A la suite de ceci, l'ordonnance n° 20609 a été émise. Cette ordonnance avait trait autant à la requête de la ville qu'à l'approbation de l'emplacement choisi du *C.L.O. & W. R. Co.* Cette ville reconnaissait le travail qui y était fait. Le nouvel emplacement était considéré par la Commission comme étant d'intérêt public. Il fut formellement approuvé; et dans l'émission du jugement et de l'ordonnance ayant trait à cette affaire, la Commission reconnut le fait que le service supplémentaire, résultant du trafic en circulation du *C.L.O. & W. R. Co.,* devrait s'effectuer sur les voies du *C.N.O.R.* à l'intérieur d'une partie donnée de la cité de Belleville.

Niveaux de l'eau et coût de l'entreprise. On fait allusion à la question du coût de l'entreprise et l'on fait remarquer que le coût tel que calculé était trop élevé. Le jugement du commissaire en chef indique que le coût n'était qu'une seule des questions en litige. Comme il fut déjà indiqué, le coût des travaux actuellement projetés, qui sont encore plus considérables, est en conséquence plus élevé. La ville en estime le montant à environ $62,000; le *C.L.O. & W. R.* à $95,000, et l'ingénieur de la Commission, après en avoir très minutieusement étudié tous les détails, à approximativement $85,000.

Comme l'indique le jugement, traitant de la question du niveau des eaux, l'on eut tout d'abord certains doutes quant à la signification exacte du niveau de l'eau maximum dont il est fait mention à la preuve. L'on s'assura que le niveau de l'eau supérieur, tel qu'indiqué dans le plan soumis par M. Evans, ingénieur de la cité de Belleville, avait trait au niveau ordinaire de l'eau à la saison d'été, et que ce niveau était absolument distinct de celui atteint dans les crues. Tous ces détails furent vérifiés par l'ingénieur de la Commission qui fait rapport comme suit:

> "Pour ce qui est du niveau supérieur des eaux de la rivière Moira à Belleville, il semble que la situation n'est pas la même si l'on considère l'élévation de ce niveau supérieur. Ce niveau est indiqué par la cité de Belleville sur un profil signé par l'ingénieur de cette ville, M. Evans, comme étant de 244·97. Le niveau sur lequel j'ai basé mes études était fixé à 245, ce qui n'est que trois centièmes de différence avec celui de l'élévation de la ville; ceci, comme on le voit, ne constitue réellement pas une différence."
>
> "Le C.P.-C. accuse le plus haut niveau des eaux enregistré, à 246.2, et l'on me dit que certaines autorités l'ont porté à 246 au cours des dix dernières années. Je remarque que dans les altitudes de White on trouve que le niveau

moyen du lac Ontario, de 1871 à 1900, est fixé à 245·7, et que le maximum des eaux avait atteint, en 1870, le niveau de 248·7. A l'heure actuelle, l'élévation à la base de la rail des ponts est de 255·75. Apparemment, le C.P.-C. alloue 1½ d'élévation pour la construction à longrines de traverse, mais je pense que très probablement 1 pied et 3 pouces serait une élévation très raisonnable, de sorte que, prenant l'élévation de rail à 255·75 et déduisant de cela 1·25 pour les longrines inférieures, il reste 254·50; prenant 11 pieds pour un passage inférieur, comme je l'avais d'abord pensé, il resterait 243·50, ou 1½ pied au-dessous du niveau des eaux supérieures de la ville, 3½ pieds au-dessous du niveau-maximum donné par le C.P.-C. Si l'on prend la moyenne du niveau des eaux établie par M. White à 245·7, qui est à peu près la moyenne entre ces différences, la chaussée du passage inférieur serait à 2 pieds au-dessous de la moyenne du niveau supérieur des eaux. Si l'on construit le passage inférieur à une profondeur de 12 pieds, ce qui est, je crois, discuté sur les plans, vous aurez un niveau de 242·5 au-dessus de la donnée, ce qui serait à 2½ pieds au-dessous de la moyenne du niveau des eaux supérieures de la ville, 3½ pieds au-dessous du niveau maximum des eaux donné par le C.P.-C., et 3 pieds au-dessous de la moyenne du niveau des eaux indiqué par les altitudes de White, ce qui serait, je crois, un niveau assez recommandable. On y fait allusion dans le profil du C.P.-C. et du C.-N. au-dessus de la rivière Moira, lequel profil est signé par J. W. Evans et marqué par moi " A ", en rouge, sur le dossier 3878·569."

On pourra recourir au tracé ci-attaché auquel fait allusion M. Mountain dans son mémoire.

Comme il l'a été indiqué, la Commission, dans son premier jugement, avait devant elle la question de surhausser le niveau du pont. Conséquemment la Commission décida qu'elle ne serait pas justifiable en permettant le surhaussement de ce pont, parce que, vu qu'il n'en est fait aucune mention dans le jugement, il est à remarquer qu'il n'était question que de la construction d'un passage inférieur en abattant le tablier du pont. Par ce procédé et en faisant usage de longrines de traverse on s'attendait à ce qu'il y serait menagé assez d'espace pour permettre la construction d'un passage inférieur de 11 pieds. Ce qui avait été refusé en principe par le jugement relativement au changement de niveau du pont, le fut aussi de fait par l'article final de l'ordonnance n° 20,609 qui établit que le reste de la requête de la ville devait être refusé. Le surhaussement du pont n'ayant pas été accordé, la question tomba par le fait même sous le coup de cet article final. Il est vrai que ce que nous avons à discuter, c'est un surhaussement de trois pieds dans le niveau du pont, mais la Commission, n'ayant pas reçu de nouveaux faits ou raisons tangibles touchant la question de changer le niveau du pont, il n'y a pas de raison de modifier la décision antérieure de la Commission. Ce que la Commission est appellée à considérer touchant cette question est le point qui a trait aux niveaux relativement à un passage inférieur qui doit être obtenu en abattant le tablier du pont, et aux erreurs qu'on dit avoir été faites au cours des premiers calculs de la Commission.

Comme il est indiqué dans le mémoire de M. Mountain, un passage inférieur de 12 pieds de profondeur, le jour libre étant obtenu par l'abattement du tablier du pont, serait 2½ pieds au-dessous de la moyenne du niveau-maximum de l'eau, comme l'indique le dit tracé; c'est-à-dire, à l'époque où le niveau d'été est maintenu, la chaussée du passage inférieur serait de 2½ pieds au-dessous du niveau de l'eau. D'un autre côté, si l'on construisait un passage inférieur de 11 pieds de profond, la chaussée de ce passage inférieur serait à 1½ pied au-dessous du niveau de l'eau durant la saison de l'été.

L'avocat de la ville dit, à la page 4545, qu'à l'endroit en question l'eau n'avait jamais dépassé 18 pouces dans dix ans. Ceci, il est à remarquer, est calculé d'après l'élévation de la chaussée d'un passage inférieur de 12 pieds, 3 pieds de cette altitude étant obtenue par l'élévation correspondante du pont. Mais, en construisant un passage inférieur au moyen de l'abattement du tablier du pont, l'on ne pourrait disposer que de neuf pieds entre le tablier du pont et la surface du sol au-dessous. Ceci démon-

tre qu'il serait nécessaire de pratiquer une excavation de 3 pieds pour obtenir une profondeur de 12 pieds.

L'avocat de la cité déclara cependant que ce passage inférieur ne pourrait être submergé que dans des circonstances absolument anormales. Il soutient aussi qu'on avait des données démontrant les variations du niveau de l'eau jour après jour. Ces données ne furent pas soumises devant la Commission. Ce qui lui fut fourni, c'est simplement les détails préparés sur le plan tracé par M. Evans, plan dont nous avons attaché ci-joint une copie, et parmi ces notes il y a, concernant l'altitude des eaux supérieures, des données qui marquent une différence de .03 d'un pied, ou 36/100 d'un pouce, entre le premier et le présent calcul; une différence si légère pourrait bien être mise de côté. Toutefois, je ne puis trouver aucune erreur matérielle dans les calculs sur lesquels le premier jugement de la Commission fut dressé, et il n'existe devant nous aucune justification pour modifier le premier jugement sous ce rapport.

Ce qui a déjà été dit au sujet du changement de niveau du pont équivaut à dire que la requête touchant un passage inférieur à la rue James n'existe plus, parce que ce qu'il y est proposé est sujet à ce que nous avons déjà déclaré relativement au niveau du pont et à celui de l'eau. Dans le jugement du commissaire en chef la requête pour un passage inférieur à la rue James a été refusée pour la raison que le trafic n'en bénéficierait aucunement. Il n'est aucune preuve tangible devant la Commission pour établir une différence entre la situation de la rue James en ce moment et celle qui existait à l'époque de la première audition de la cause.

RÉSERVATION SPÉCIFIQUE DU DROIT À UNE NOUVELLE AUDITION DE LA CAUSE.

On a fait allusion au jugement rendu par le commissaire en chef et qui contenait, dit-on, une réserve spécifique du droit d'en appeler de nouveau à la Commission. Cette Commission n'a jamais agi sur des principes techniques au sujet d'une nouvelle audition d'aucune cause et le procédé par lequel elle accorde ces privilèges est très simple. La conclusion qui ressort des déclarations de l'avocat de la ville au sujet de cette réservation est que la Commission était d'avis que cette décision n'était que temporaire et que les requérants avaient, en vertu d'une telle réservation, des droits plus considérables que ceux qui seraient entre les mains, en temps ordinaires, des individus à qui, en vertu des mêmes principes, le droit de rappel aurait été accordé.

L'avocat de la ville était dans l'erreur au sujet de son interprétation de la chose, car je ne trouve pas au jugement qu'il ait été fait mention d'une telle réserve. En conséquence, sous ce rapport, la ville occupe une position plus ou moins avantageuse que celle de l'individu qui tenterait d'obtenir un rappel.

Les données auxquelles on est arrivé indiquent qu'il y a une indifférence entre la question telle que posée à la Commission en premier lieu et celle qui est aujourd'hui sous étude. Il y a certains nouveaux points qui entraînent des frais supplémentaires sur la ville. La ville croit sérieusement que le plan soumis à l'heure actuelle est dans le plus grand intérêt général; la preuve de ceci c'est qu'elle est prête à prendre sur elle le poids des dépenses encourues. Bien qu'elles changent sous quelques rapports certains détails, ces nouvelles phases de la requête ne changent pas les deux questions communes aux deux requêtes. Ces questions communes sont le surhaussement du pont et la construction des passages inférieurs. La présente requête n'est pas une audition originale avec laquelle on puisse traiter indépendamment des conditions spéciales qui ont surgi et qui sont données en résumé au jugement du commissaire en chef. C'est une requête demandant la reconsidération d'une décision antérieure qui se trouve aujourd'hui devant la Commission; et, tout en appréciant à son juste titre l'importance de la question ainsi que l'énergie avec laquelle la ville a su montrer son intérêt au public, je ne puis voir comment ce qui est actuellement devant la Commission relève en réalité d'une ordonnance antérieure ou justifie aucun changement à la dite ordonnance.

Quant la requête de la *C. L. O. & W. R. Co.,* demandant des terrains supplémentaires pour ses cours à Belleville, la ville ne montre pas d'opposition à ceci dans sa

réplique insérée au dossier n° 3701.377. Une déclaration a été faite dans ce sens à l'audition de la cause par l'avocat de la ville. La seule différence de quelque importance se rattache à la question d'un passage à niveau près des rues Water et King et que la compagnie de chemin de fer se propose d'établir.

La question du niveau du pont et les considérations qui s'en dégagent ayant été étudiées la requête de la compagnie de chemin de fer est maintenant soumise à l'étude pour décision.

La ville ne soutient pas que les facilités supplémentaires, que la compagnie de chemin de fer désire obtenir, sont inutiles.

Une ordonnance a déjà été émise touchant certains terrains que la compagnie de chemin de fer désire obtenir.

Il devrait y avoir une ordonnance concernant une certaine partie du lot n° 10, au sud-est de la rue Willard, et dont il est fait mention dans la requête présentée par la compagnie. Une ordonnance devrait aussi être émise au sujet de l'autre partie du terrain à l'est de la rue King et telle qu'indiquée dans la requête de la dite compagnie.

La requête de la compagnie de chemin de fer demandant la clôture de la rue Dundas, entre les rues Norfolk et King, et son détournement dans la rue Brock en faisant servir les rues Norfolk et Willard, cette dernière devant être ouverte tel qu'indiqué en rouge au plan soumis, ne rencontre pas d'objection de la part de la ville, qui, toutefois, soutient qu'elle est d'avis que la rue Willard devrait être élargie au delà de sa largeur actuelle jusqu'à 66 pieds.

Les rues Dundas et Norfolk ont une largeur chacune de 66 pieds, tandis que la rue Willard n'a qu'environ 38 pieds de large, tel qu'il est indiqué au plan de la *C. L. O. & W. R. Co.*, en dossier portant le numéro 3701,377. Il ne serait que convenable que la route substituée devrait être aussi large que les routes dont elle prend la place, et ceci devrait être une condition de l'ordonnance.

La compagnie de chemin de fer demande que les rues Mary et James soient fermées, et la limite nord de la rue Dundas et la limite sud de l'emprise de la *C. N. O. R.;* et que le trafic soit détourné au moyen d'un passage à niveau dans les environs de l'intersection des rues King et Water, tel qu'il est indiqué approximativement au plan qui accompagne la requête.

La cité s'oppose à la concession d'un passage à niveau, et désire qu'un passage inférieur soit construit à cet endroit ou près du dit endroit.

En vue de ce qui a été dit, il faudra émettre une ordonnance pour un passage à niveau. La Commission n'a pas encore assez de renseignements pour se permettre une décision quant à la méthode de protection qui sera nécessaire d'établir à cet endroit. En conséquence, il conviendra de faire une réserve sur ce point.

La situation au sujet de la route de Bay Bridge est amenée par le détournement auquel on se propose de l'affecter à partir d'un point au sud de la voie ferrée. La route de Bay Bridge est traversée par les voies du *C. N. O. R.* et par celles de la *C. L. O. & W. R.*

M. Porter, avocat de la ville dans cette affaire, a soulevé un point de discussion au sujet de la traversée de la route de Bay Bridge par la voie ferrée du *C. L. O. & W. R.* par rapport à son entrée dans les cours qu'elle se propose de construire prochainement. La question du droit que peut avoir la compagnie de faire passer ses voies sur ces terrains est apparemment attaquée sur le fait que la route de Bay Bridge est la propriété d'une compagnie privée qui n'aurait pas encore reçu avis du passage de cette voie. M. Porter déclara que si le détournement projeté, au sud de la voie ferrée, était ménagé de manière à se relier au passage inférieur projeté à la rue James, la compagnie ne demanderait pas de dédommagement pour une telle décision et ne soulèverait pas de discussion quant à l'avis qui aurait dû lui être donné préalablement.

Le chemin de Bay Bridge est sans doute la principale artère qui relie la cité de Belleville aux campagnes environnantes. Tout de même, la Commission n'a pas les renseignements voulus concernant ce passage, au point de vue des aiguillages, du mouvement probable des trains et du trafic, pour tirer une conclusion relativement

au système de protection qu'il importerait d'adopter s'il en faut un à cet endroit. Notre décision sur ce point doit donc être ajournée.

Il faudrait aussi émettre une ordonnance pour autoriser la construction en vertu de la section 222.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve abondent dans ce sens.

Une ordonnance est émise conformément à cette décision.

VOIES DE PASSAGE ENTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LE GRAND-TRONC, À COLDWATER, ONTARIO.

Décision du sous-commissaire en chef SCOTT, 11 novembre 1914.

Le village de Coldwater a demandé une ordonnance pour exiger la construction de voies de passage entre le Pacifique et le Grand-Tronc, à Coldwater.

Les voies des deux chemins de fer se croisent, au milieu d'une rampe, dans le village, et l'on pourrait construire des voies de passage à un prix relativement bas.

A Coldwater, la compagnie *International Brick* et la *G. Boland's Planing Mill* ont toutes les deux des voies de chargement du Grand-Tronc et il leur serait profitable de pouvoir expédier des marchandises à des endroits situés sur le Pacifique.

En outre, comme le fait remarquer notre officier du trafic, M. Brown, dans son rapport en date du 1er juin 1914, des voies de passage à cet endroit profiteraient beaucoup aux gares situées à l'ouest de Coldwater sur le Grand-Tronc, comme celles de Waubaushene, de Midland, de Victoria-Harbour. Mais la compagnie la plus intéressée dans cette demande est la *Fesserton Lumber Company,* de Fesserton, Ontario. S'il ne s'agissait pas de cette compagnie, je ne me croirais pas justifié de suggérer que l'établissement d'une voie de passage soit ordonné.

La scierie de la Compagnie *Fesserton Lumber* est située à moins de deux milles du passage et elle est desservie par une voie de chargement de la compagnie du Grand-Tronc. A cause de certaines difficultés physiques, il ne serait pas commode de construire une voie de chargement allant de la ligne du Pacifique à la scierie. Il faudrait un passage à niveau sur la voie du Grand-Tronc si l'on construisait une voie de chargement de la ligne du Pacifique à la scierie Fesserton. Outre la scierie et la fabrique de douves qui fait partie de l'établissement, depuis quelque temps, la compagnie, cette année, a construit une tonnellerie. Les limites de la compagnie sont sur le Pacifique-Canadien et sa scierie sur le Grand-Tronc. Les billes ont été amenées par eau à la scierie, jusqu'ici; mais comme l'endroit d'approvisionnement est de plus en plus éloigné de la scierie, il faudra bientôt transporter toutes les billes par chemin de fer. Le bois dur dont on se sert en tonnellerie est trop pesant pour flotter, de sorte que le Pacifique-Canadien l'amène à une certaine distance où l'on va le chercher avec des chevaux. On considère que ce bois peut venir par eau dans les barges, mais, évidemment, pendant la saison de navigation seulement. La compagnie *Fesserton Lumber* a déclaré que si l'on installait des voies de passage elle pourrait exploiter son établissement plusieurs mois de plus par année et que sa tonnellerie serait en activité toute l'année. Elle dit que sa nouvelle tonnellerie aurait besoin de 1,000 wagons de bois par année qu'elle manufacturerait et expédierait de nouveau.

Les chiffres soumis par la Compagnie du Grand-Tronc pour l'année 1913 indiquent que le transport du bois de la compagnie, sur ce chemin de fer, au cours de cette année, a été comme suit:—

Wagons de billes arrivés..........................	76
Wagons de bois de construction et articles de tonnellerie expédiés.	414
	490

La compagnie de bois dit que 1913 a été une mauvaise année; que ses expéditions sur le Grand-Tronc en 1914 seront plus considérables. Elle estime que 600 wagons par année serait une moyenne annuelle plus juste.

Je suis convaincu que les affaires actuelles de la compagnie et l'augmentation immédiate qui doit avoir lieu par suite de la construction de sa nouvelle fabrique et

du transport de ses billes par chemin de fer justifient cette Commission d'ordonner l'établissement des voies de passage demandées.

Il me semble que la compagnie *Fesserton Lumber* devrait contribuer pour une part au paiement de la construction des voies de passage. Mais il est difficile de fixer la quote-part que devront verser les parties intéressées tant que nous n'aurons pas vu l'effet de cette amélioration sur le volume d'affaires que fera le Grand-Tronc avec la compagnie *Fesserton Lumber.* Je suggère que la répartition du coût soit différée d'un an et que la compagnie de bois ainsi que les deux compagnies de chemin de fer nous donnent des rapports complets touchant les affaires faites pendant cette période. Nous serons alors plus à même qu'aujourd'hui de faire une répartition équitable du coût. Cependant, les voies de passage devront être posées par la compagnie du Pacifique en dedans de 30 jours de la date de l'ordonnance. La compagnie devra tenir un compte précis et détaillé des frais encourus pour poser les voies de passage. Elle devra soumettre les plans sans délai qui devront être approuvés par l'ingénieur de la commission.

Décision du commissaire McLean, 12 novembre 1914:

Je consens, à condition que la requérante fournisse une garantie couvrant la moitié du coût des travaux. Cette somme, ou la partie de cette somme que la commission jugera convenable après enquête, devra être versée suivant les instructions de la commission.

Le sous-commissaire en chef Scott: Je suis satisfait de mettre cette condition dans l'ordonnance.

Une ordonnance conforme à la décision est émise.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE TORONTO AU SUJET DE L'ENTRETIEN DE LA SUPERSTRUCTURE DU PASSAGE INFÉRIEUR OÙ LA RUE KEELE TRAVERSE LES VOIES DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE.

Décision du commissaire en chef Drayton, 12 novembre 1914:

La requête a été entendue à la séance de la commission tenue à Toronto le 3 juillet 1914, à laquelle étaient présents le sous-commissaire en chef et le commissaire McLean.

Mes collègues de la commission m'ont demandé d'examiner la cause. Or toute la question roule sur l'entente conclue le 18 novembre 1889, entre la ville de " West Toronto Junction " et la compagnie du Pacifique.

Cette entente est confirmée par le chapitre 110 des statuts de l'Ontario, adoptés en 1890.

L'entente indique que des négociations se faisaient depuis quelque temps entre la corporation et la compagnie de chemin de fer quant à l'établissement à Toronto Junction des principaux ateliers de réparage de la compagnie pour la division ontarienne du chemin de fer, et que la compagnie avait consenti à établir et à maintenir ces ateliers suivant les termes et conditions de l'entente conclue.

En vertu de la clause 11 de l'entente, la corporation s'engage à construire le passage inférieur en question, à la rue Keele.

L'entente établit que le passage inférieur aura des murs de soutènement des deux côtés sur toute la largeur du terrain de la compagnie et des abords convenables. Elle oblige aussi la corporation à faire tous les chemins, trottoirs, drains et autres choses nécessaires à ce passage inférieur; à fermer légalement et effectivement la rue Keele comme grand chemin, de façon à empêcher tout trafic à niveau sur ladite rue, à travers l'emprise de la voie de la compagnie, large de 99 pieds; à creuser le passage inférieur à une profondeur suffisante pour permettre à la compagnie de construire et de maintenir les abords de ses voies sur n'importe quelle partie desdits murs de soutènement du passage inférieur traversant l'emprise de la voie et à n'importe quel endroit sur toute la longueur desdits murs.

La corporation s'est aussi engagée à fournir et à poser à ses frais, sur les murs de soutènement, des longrines de fer ou d'acier, et à y faire un tablier complet pouvant

porter cinq voies; ou, suivant le désir de la compagnie, à construire un pont de longrines entrecroisées en fer ou en acier de quatre épaisseurs et suffisamment large pour loger cinq voies et les entre-voies habituelles.

La requête de la cité allègue que la superstructure est dans un tel état que l'eau la traverse et tombe dans le chemin et sur les trottoirs ou que l'eau descendant à travers le pont coule sur les côtés de la culée, les tient continuellement mouillés et déborde sur le trottoir au-dessous.

La cité demande que cet état de choses cesse et se base sur la section 15 de l'entente.

En vertu de cette section, la corporation est obligée d'entretenir les murs de soutènement, les appuis du pont et tous les chemins, trottoirs, drains et autres choses appartenant au grand chemin; tandis que la compagnie doit entretenir les ponts établis pour soutenir les voies.

En vertu de cette clause, M. Geary prétend ceci:—

> "Elle devrait entretenir les ponts, y compris, sans doute, les tabliers des ponts, les longrines et les choses de ce genre. Nous disons qu'à proprement parler il s'agit d'entretenir ces choses non seulement en les réparant juste pour qu'elles restent debout mais en les tenant dans l'état où elles doivent être tenues. Elle pourrait laisser dans le tablier des espaces de trois ou quatre pouces et laisser passer la pluie qui gâterait la rue."

Lorsque le passage inférieur et la structure du pont ont été construits par la municipalité, l'ingénieur en chef de la commission me dit que le procédé moderne de rendre les constructions étanches était inconnu. La structure telle que faite était suffisante et convenable. Et la compagnie était tenue de l'entretenir tel que la corporation l'avait construite.

L'état de choses actuel n'est pas nouveau. Il est inévitable dans les constructions du genre de celle que la corporation a faite.

M. Mountain a inspecté la structure avec soin et il dit que les fentes ne sont pas considérables, bien qu'elles soient nuisibles, et que la difficulté peut se surmonter facilement et économiquement.

Bien que le pont fasse partie du réseau de la compagnie et soit sa propriété, je suis d'avis qu'on devrait donner à la municipalité le droit de rendre la superstructure imperméable à ses frais et rejeter sur la compagnie l'obligation de la garder étanche à l'avenir.

Si la municipalité désire faire ces travaux, qui ont pour objet d'améliorer l'état de ses rues, elle fournira à l'ingénieur en chef de la commission pour qu'il les approuve, les plans indiquant la manière dont elle désire rendre la structure imperméable.

Le sous-commissaiee en chef Scott et le commissaire McLean abondent dans ce sens.

Ordonnance émise en conséquence.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN EN VERTU DE LA SECTION 151, DEMANDANT L'AUTORISATION DE BAISSER LA RAMPE DE LA PARTIE DE LA RUE MAPLE, À WINNIPEG, MAN., QUI SE TROUVE AU NORD D'UNE LIGNE QUI PASSE À L'OUEST DE LADITE RUE MAPLE, TRACÉE PARALLÈLEMENT À LA LIMITTE NORD DU LOT 57, À 26 PIEDS PLUS AU NORD, PLAN 63, SUBDIVISION DU LOT 35, À L'EST DE L'AVENUE SAINT-JEAN ET AU SUD DE L'AVENUE POINT DOUGLAS, PARTIE QUI N'EST PAS COUVERTE PAR LES VOIES ET LES ÉDIFICES DE LADITE COMPAGNIE DU PACIFIQUE.

Décision orale donnée par le sous-commissaire en chef SCOTT à la fin de l'audience, le 16 novembre 1914:

La compagnie de chemin de fer demande de faire baisser la rampe de la rue Maple. La rue Maple, au sud du terrain du Pacifique-Canadien, se termine à un en-

droit qui était la limite sud de la moitié sud de l'avenue Point Douglas, et que possède maintenant la compagnie du chemin de fer, de sorte que la rue Maple se rend jusqu'au terrain de la compagnie du Pacifique. Pour faciliter l'emploi de sa gare telle qu'elle sera, une fois changée, la compagnie de chemin de fer désire baisser la rampe de l'extrémité nord de cette partie de la rue des Erables. Le seul terrain qui n'appartient pas à la compagnie de chemin de fer est la propriété du gouvernement fédéral et celui-ci est favorable à la demande de la compagnie.

La cité ne s'oppose pas à la demande au point de vue de son mérite. Elle fait remarquer que ce serait là une excellente occasion de faire un nouveau chemin du sud au nord et du nord au sud, parallèlement à la rue Main sous les voies de la compagnie de chemin de fer. Entre la rue Main et la rivière, il y a deux passages inférieurs, l'un sur la rue Rachel, l'autre sur la rue Higgins; mais on en veut encore un autre. Il peut y avoir beaucoup de bon dans ce que dit la cité, mais ce n'est pas une réponse à la demande de la compagnie de chemin de fer. La question qu'il s'agit d'examiner aujourd'hui, c'est celle de savoir si, oui ou non, cette partie de la rue des Erables doit être baissée.

Il serait dans l'intérêt du public que cette rampe soit baissée de façon à rendre commode l'accès à la salle des bagages de la nouvelle gare et nous croyons que cette demande devrait être accordée.

Il se peut que la cité et la compagnie de chemin de fer s'entendant plus tard pour faire continuer la rue des Erables ou toute autre rue, mais qu'il doive ou non y avoir d'autres passages sous les terrains de la compagnie de chemin de fer, cela n'affecte pas la demande actuelle.

Une ordonnance sera émise en conséquence.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN, EN VERTU DES SECTIONS 222 ET 237, DEMANDANT L'AUTORISATION DE FAIRE UN CHANGEMENT AU PETIT EMBRANCHEMENT QU'IL Y A DANS LA CITÉ DE WINNIPEG, SUR LA RUE RACHEL EST, DANS LE LOT 49, BLOC B, CITÉ DE WINNIPEG, MAN., SUR LA VOIE PRINCIPALE DE LA COMPAGNIE REQUÉRANTE, DIVISION DE MANITOBA.

Décision orale donnée par le sous-commissaire en chef SCOTT à la fin de l'audience, le 16 novembre 1914.

Lorsqu'on a d'abord autorisé la construction de ce petit embranchement, les conditions plutôt rigoureuses que la cité de Winnipeg veut nous faire insérer dans toutes les ordonnances concernant les embranchements qui vont à Winnipeg et que nous ne mettons dans aucune des ordonnances concernant les autres villes du Canada, n'étaient pas rédigées et n'ont pas été mises dans l'ordonnance. On a plus tard, déplacé l'embranchement de quelques pieds et il a fallu une autre ordonnance. Notre bureau, suivant notre coutume, a inséré les clauses de Winnipeg. Le Pacifique a fait remarquer qu'il s'agissait d'un embranchement de la municipalité de Winnipeg, qu'on ne faisait que changer la voie de place et que dans les circonstances les nouvelles clauses ne devaient pas s'appliquer.

Nous croyons que cette demande devrait être accordée, et les clauses 1, 2 et 3 de cette ordonnance biffées.

M. HUNT: Modifieriez-vous le contrat en supprimant cette clause?

LE SOUS-COMMISSAIRE EN CHEF: Non, nous n'avons rien à voir au contrat.

M. HUNT: Parce que nous avons été forcés de le signer avant d'obtenir le changement.

LE SOUS-COMMISSAIRE EN CHEF: Je le sais. Nous n'approuvons pas la compagnie de chemin de fer de forcer les gens.

M. HUNT: Parce que l'ancien contrat ne comportait pas les mêmes conditions.

PLAINTE DE LA "BRAMPTON MILLING CO." AU SUJET DES AIGUILLAGES.

Décision du commissaire en chef DRAYTON, 16 novembre 1914.

Dans cette cause, le sous-commissaire en chef dit, dans son mémoire:

"Il me semble que la compagnie du Pacifique-Canadien voit les choses d'une manière étroite dans cette affaire, et j'aimerais à émettre une ordonnance pour permettre au Grand-Tronc de placer des wagons sur le terrain de la compagnie de minoterie, nonobstant l'ordonnance concernant les aiguillages".

Le mémoire du commissaire McLean, tout en admettant que la compagnie du Pacifique prend une attitude technique sur la question, déclare que c'est dans son droit et que les dispositions de l'ordonnance concernant les aiguillages s'appliquent, si court que puisse être le mouvement sur les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien.

D'après l'ordonnance générale concernant les aiguillages, le voiturier qui a le droit ou l'obligation de faire le service des aiguillages a droit aux honoraires d'aiguillage fixés pour les distances de moins de 5 milles. Ce tarif, à tort ou à raison, n'a pas été gradué suivant la distance par la commission. Il semblerait vraiment presqu'impossible de tenir compte de la distance dans les opérations de triage qui se font sur les multiples voies d'un terminus ordinaire.

Cette difficulté se voit dès le début de cette enquête. Les conditions de l'aiguillage changent suivant l'état des cours et l'abondance des wagons et il en résulte que la plus simple opération d'aiguillage sur des voies inoccupées devient complexe et dispendieuse lorsque les voies sont encombrées.

Dans le cas présent, le Pacifique fait les aiguillages. La longueur du trajet est très peu considérable, mais il se fait des aiguillages et l'on ne peut douter que l'ordonnance concernant les aiguillages s'applique.

A moins que la commission ne soit prête à faire une cédule exacte graduée, en vertu de laquelle les courts mouvements soient fixés à un taux bas et le long à un taux élevé, je ne connais pas de principe qui justifierait la commission d'ordonner que ce service soit rendu sans dédommagement et que la propriété du Pacifique soit utilisée gratuitement.

Il serait tout aussi raisonnable de dire, dans les cas où la distance est d'un peu plus de quatre milles, que c'est une difficulté pour ces industries de ne pouvoir obtenir le transfert suivant les termes de l'ordonnance générale.

L'ordonnance générale comme celle que nous avons actuellement doit avoir des limites arbitraires. Il est impossible d'avoir des règles générales de ce genre à un taux juste arbitraire sans ces conditions. Je ne veux pas qu'on comprenne que j'approuve un côté ou l'autre du principe, ni que je me prononce sur la justice de la cause du côté des industries ou des compagnies de transport, qui se sont fortement opposées à ce taux, prétendant qu'il ne couvre seulement pas de près le coût du service; mais tant que l'ordonnance générale reste en vigueur, ses dispositions doivent être observées

REQUÊTES DE MESS. "GILLIES BROS., LTD.", DE BRAESIDE, ONTARIO, ET DE GEORGE E. BAKER, D'ARNPRIOR, ONTARIO, POUR LA CONSTRUCTION DE VOIES DE RACCORDEMENT POUR LE TRANSFERT DE WAGONS ENTRE LE PACIFIQUE-CANADIEN ET LE GRAND-TRONC À ARNPRIOR, ONTARIO.

Jugement du commissaire MCLEAN, le 25 novembre 1914:—

"Gillies Bros." ne demeurent pas à Arnprior, mais à Braeside, gare de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 3.2 milles à l'ouest d'Arnprior. M. Baker, qui a appuyé la requête de "Gillies Bros.", est fabricant de briques et de tuiles. Il estime que si une voie de raccordement est construite, et si on y fournit un service de transfert, il aura environ cinquante wagons par année destinés à des endroits

sur le Grand-Tronc. Son usine est à environ un mille de la ligne du Grand-Tronc. Actuellement, il y a à faire un transport d'environ un mille et quart jusqu'au Grand-Tronc, et M. Baker prétend qu'il serait très bon pour lui de pouvoir charger les wagons du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien sur la même voie d'évitement. La requête de "Gillies Bros." est poussée en vue du fait que, à cause de leurs arrangements actuels pour le transport, ils se trouvent dans une mauvaise position pour expédier à des endroits sur le Grand-Tronc, à côté d'autres qui ont une seule ligne allant aux mêmes endroits. La seule compagnie à Arnprior ayant une voie particulière est la "McLachlin Bros. Lumber Company". Elle a déjà un raccordement avec les deux chemins de fer.

En vertu de la section 285 de la loi des chemins de fer, la commission peut, quand une ligne d'embranchement d'un chemin de fer joint ou raccorde la ligne ou les lignes de ce chemin de fer à un autre, soutenir une requête pour un service de transfert sur cette voie lorsque la requête est faite par une compagnie de chemin de fer, une corporation municipale ou un autre corps public. La requête actuellement devant la commission tombe sous le coup de la section 228 qui traite, entre autres choses, d'une situation " où la ligne ou voie d'un chemin de fer est traversée par celle d'un autre." En vertu de cette section, la commission peut ordonner que les voies soient raccordées. Les voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc se rencontrent à Arnprior. En vertu de cette section, la commission a plus de pouvoir pour ce qui est des parties requérantes, en plus des dispositions concernant la requête définies dans la section 285, il est défini dans la section 228 qu'une requête peut être soutenue de " toute personne ou toutes personnes intéressées ".

La question est de savoir si l'intérêt public justifiera l'installation d'une voie de raccordement. En général, les requêtes qui sont venues devant la commission concernaient des cas dans lesquels un si grand nombre d'industries requérantes étaient intéressées, que la chose devenait d'un intérêt public substantiel. Dans la requête actuelle, il n'y a en réalité qu'une industrie intéressée, car la requête de Baker n'est pas sérieusement poussée. Mais, que la requête soit faite par une seule partie ou par plusieurs, il faut une question d'intérêt public pour justifier l'intervention de la commission. C'est-à-dire qu'avant d'accorder la demande, la commission doit être convaincue que l'affaire est d'un intérêt substantiel pour le public.

La ville d'Arnprior ne demande pas l'installation, mais par résolution, au dossier, elle déclare qu'elle consent à l'installation de la voie de raccordement, pourvu qu'on observe la loi concernant la fermeture des passages, et que les compagnies de chemin de fer tiennent tous les passages de chemins de la voie de raccordement en bon état.

Le Grand-Tronc appuie la requête et déclare qu'il consent à payer la moitié des frais de construction et d'entretien.

Si la requête était faite en vertu de la section 285, on pourrait faire objection en prétendant qu'il n'y a pas intérêt public, en se bassant sur le fait que la requérante actuelle n'entre pas dans les catégories de parties requérantes définies dans la section. Mais comme on l'a dit, la section 288 est ainsi conçue qu'elle permet à un particulier de faire une requête.

Le Pacifique-Canadien s'oppose à l'émission de l'ordonnance demandée. "Gillies Brothers" prétendent qu'ils ne sont pas dans une position différente de n'importe quel autre compagnie située à un point local sur le chemin de fer; et qu'ils ne reçoivent pas un traitement différent. On s'oppose aussi à ce raccordement pour la raison qu'il enlèverait au Pacifique-Canadien au profit du Grand-Tronc, un trafic qui appartiendrait autrement exclusivement au Pacifique-Canadien. Cette objection peut naturellement être faite dans n'importe quelle cas où une ordonnance pour une voie de raccordement est rendue; car dans de telles conditions, il y aura toujours un déplacement de trafic.

Les requérants expédient environ 2,000 wagons de bois par année, dont cinquante pour cent pour l'usage du pays.

La requête est apparemment la première de ce genre venant devant la commission, car, malgré que les requérants soient dans les limites pour ce qui est de la distance mentionnée dans l'ordonnance concernant le transfert, ils ne sont pas à Arnprior où la voie de raccordement est demandée.

La requête tombe absolument sous la section 228. Puisqu'en vertu de cette section, la commission peut entendre une requête d'un particulier, la seule question est de savoir s'il est juste d'accorder la demande. Il est évident qu'il y aura un mouvement important vers un marché plus étendu, si la voie de raccordement est accordée. Sans les avantages du raccordement, ce mouvement sera empêché. Il ne semble pas qu'il y ait, pour quelque temps du moins, un avantage de trafic réciproque appréciable du fait de l'existence d'un raccordement du Grand-Tronc à cet endroit. Dans la cause à London de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc contre la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et la cité de London 6 C.R.C. 331, il est dit:

> "Les dispositions de la loi des chemins de fer qui obligent les compagnies de chemin de fer d'échanger le trafic aux points de raccordement, sont introduites, non dans le but de faire profiter une compagnie de chemin de fer aux dépens d'une autre, mais seulement dans l'intérêt du public."

La section 228 a autorisé la commission de "......décider par quelle compagnie ou quelles compagnies, ou autres corporations ou personnes, et dans quelle proportion, les frais de construction et d'entretien d'un tel raccordement doivent être payés....."

Quand un nombre considérable d'industries étaient intéressées dans la requête, la commission a divisé le coût entre les chemins de fer. Dans le cas présent, malgré que le raccordement soit, comme on l'a déjà dit, dans l'intérêt du public, "Gillies Brothers" ont un intérêt spécial plus important à obtenir cet avantage. Ils devraient donc contribuer dans les frais.

Les frais de la construction devraient être payés également par le Grand-Tronc et les requérants. Un arrangement devra être fait entre les parties décidant si le paiement sera fait en espèces par les requérants sur l'estimé des frais, ou lorsque les travaux seront terminés et un compte rendu, ou si le paiement sera garanti par l'émission d'une obligation. L'ordonnance ne sera pas rendue avant que la commission soit avertie de l'arrangement fait à ce sujet.

Les frais d'entretien et les frais de protection qui peut être exigée par la commission à n'importe quel endroit de la voie de raccordement doivent être payés par le Grand-Tronc. Si le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ne s'entendent pas dans les quinze jours pour accepter le plan soumis par les requérants, le Grand-Tronc devra après cela soumettre un plan au Pacifique-Canadien, et tous les points de désaccord entre les parties, si un arrangement n'est pas fait dans les quinze jours, seront jugés par un ingénieur de la commission. Le plan dans tous les cas devra être approuvé par la commission. Les matériaux nécessaires devront être fournis et les travaux de construction exécutés par le Grand-Tronc.

Appuyé par le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve.

PLAINTE DE C. W. OZIAS ET AUTRES, *re* LA FERMETURE PROJETÉE DE LA GARE DU PACIFIQUE-CANADIEN À MEZEPPA, ALBERTA.

Jugement verbal rendu par le sous-commissaire en chef SCOTT à la clôture de l'audition, le 26 novembre 1914:—

Dans cette cause, l'avis de la commission est que l'agent devrait rester. Nous avons fixé un montant arbitraire de $15,000 comme revenu qu'une compagnie de chemin de fer doit retirer d'une gare pour nous permettre d'ordonner le maintien d'un agent. Naturellement, c'est un chiffre arbitraire. Néanmoins, nous devons avoir un chiffre, et après beaucoup de calcul, c'est le chiffre qu'a fixé la commission.

D'après l'état qu'a soumis la compagnie de chemin de fer de ses revenus pour les douze mois finissant le 30 octobre dernier, le revenu total à cette gare a été de $20,146.71, sans compter les messageries. Les messageries forment un petit montant, environ $35 par mois. Si nous prenons les deux derniers mois, septembre et octobre, la moyenne est de plus de $15,000 par année. Même si nous prenons octobre seulement, en ajoutant $35 de messageries, la moyenne est portée à $15,000 par année.

En vertu de ces faits, la requête de la compagnie demandant de pouvoir retirer l'agent, est refusée.

Naturellement, la compagnie peut n'importe quand, plus tard, présenter une autre requête, si les conditions le permettent.

REQUÊTE DE LA VILLE DE COURTENAY, C.-B., DEMANDANT UNE ORDONNANCE OBLIGEANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAIMO DE PERMETTRE AU GOUVERNEMENT PROVINCIAL DE FAIRE UNE ROUTE À PARTIR DE LA REMISE À MARCHANDISES DE LA COMPAGNIE ALLANT VERS LE NORD-OUEST JUSQU'AU CHEMIN DU LAC, UNE DISTANCE D'ENVIRON 900 PIEDS, DE MANIÈRE À OBVIER AU TRANSPORT INUTILE D'ENVIRON 5,700 PIEDS DU CHEMIN DU LAC À LA REMISE À MARCHANDISES.

Jugement verbal rendu par le sous-commissaire en chef SCOTT à la clôture de l'audition, le 2 décembre 1914.

La requérante demande le droit temporaire de construire un chemin partant des remises à marchandises de la compagnie allant vers le nord rejoindre la rue Union. La compagnie de chemin de fer a une route partant de ses remises à marchandises, allant vers le sud rejoindre la route Cumberland.

Il est évident que la requérante ne désire pas tant avoir des avantages d'accès du nord aux remises de la compagnie de chemin de fer, qu'un chemin public, devant servir de chemin public, sans souci du chemin de fer, raccordant la rue Union et la route Cumberland. En d'autres mots, elle veut que le chemin de fer fournisse le droit de passage pour un chemin municipal. Elle dit que ce chemin ne doit servir que temporairement. La compagnie de chemin de fer prétend qu'une fois qu'un chemin public sera établi à cet endroit et qu'on aura dépensé de l'argent, en toute probabilité, elle aura un chemin traversant sa propriété pour toujours.

Je pense que la compagnie de chemin de fer a raison. Si un chemin public est établi à cet endroit, il y a de grandes chances qu'il demeure, et la compagnie de chemin de fer aura beaucoup de difficultés à s'en débarrasser. Ce n'est pas un cas où les pouvoirs de contrainte de la Commission doivent être invoqués. Si la municipalité ou le gouvernement désire ce privilège de la compagnie de chemin de fer, cette dernière peut l'accorder par un arrangement amical, mais nous ne pouvons l'ordonner. La requête est renvoyée.

REQUÊTE DE LA "HAMILTON STREET RAILWAY COMPANY" DEMANDANT LA PERMISSION DE TRAVERSER LES VOIES DE LA LIGNE PRINCIPALE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC À L'AVENUE KENILWORTH, TOWNSHIP DE BARTON.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 2 décembre 1914.

La requête a été entendue à une cession de la Commission, tenue à Hamilton, le 23 avril 1914.

La compagnie de chemin de fer urbain, dans sa requête, a présenté le règlement n° 883 du township de Barton, qui mentionne, entre autres choses, que la compagnie de chemin de fer urbain a demandé au township la permission de continuer son chemin de fer sur certains chemins publics, et accorde la permission et l'autorisation de construire sur le chemin entre les lots 2 et 3, dans les première et seconde concessions du

township, autrement connu sous le nom d'avenue Kenilworth, de la limite nord de la ligne de base entre le "Broken Front" et la première concession du township, jusqu'à la limite nord de la seconde concession du township, autrement connue sous le nom de la rue Barton.

La ligne principale du Grand-Tronc traverse l'avenue Kenilworth dans ces limites.

La requête est aussi appuyée, et même requise, par le règlement n° 1430 de la cité d'Hamilton, qui approuve l'arrangement fait entre la compagnie requérante et la cité d'Hamilton, en date du 10 mars 1913.

L'arrangement approuvé mentionne que, de l'avis du conseil de la corporation de la cité d'Hamilton, est recommandable qu'un service de chemin de fer urbain soit fourni sur les rues mentionnées dans l'arrangement; que des négociations ont été faites entre la cité et la compagnie requérante dans le but d'obtenir ces extensions; et que la compagnie requérante a consenti de construire la ligne de chemin de fer urbain demandée, si le consentement nécessaire est obtenu du township de Barton et du comté de Wentworth.

On doit remarquer qu'on n'a montré aucun intérêt du comté dans la question de la rue, et que la compagnie requérante a agi sans ce consentement, qui ne semble pas nécessaire.

L'arrangement, en plus de la construction et de l'entretien, contient les dispositions suivantes:—

> "10. La corporation de la cité appuiera la compagnie de chemin de fer urbain dans la requête à être faite à la Commission des chemins de fer du Canada, pour tunnel sous les voies de la ligne principale de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc à l'avenue Kenilworth, pour le passage de véhicules, du chemin de fer urbain, et des piétons; et la Commission des chemins de fer sera requise de diviser les frais de ces travaux entre toutes les parties intéressées."

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc a prétendu qu'aucune partie des frais ne devrait lui être imputée, mais que le coût, non seulement de la construction, mais de l'entretien pour tout le temps, devrait être payé par la compagnie requérante.

La réponse à la requête soumise par la cité d'Hamilton remarque, entre autres choses, que l'avenue Kenilworth se trouve dans le township de Barton; que le township de Barton a une grande population; et que le chemin de fer urbain en question est surtout pour l'avantage des résidents de cette partie du township à l'est d'Hamilton. Elle fait aussi remarquer que, à cause de l'augmentation du trafic sur la ligne principale du Grand-Tronc, le passage à niveau en question est devenu très dangereux pour le public; et que, si la Commission ordonne un tunnel, le Grand-Tronc devrait payer une grande partie du coût, comme le township de Barton.

A l'audition, toutes les parties intéressées étaient représentées. Le droit de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur l'avenue Kenilworth était de la traverser avec deux voies; mais par une ordonnance de la commission rendue avec le consentement de la cité d'Hamilton en l'année 1907, la compagnie de chemin de fer a eu l'autorisation de placer deux voies additionnelles sur le passage en question, l'une des voies partant d'un point à l'ouest de l'avenue Victoria à Hamilton et allant jusqu'à un endroit appelé cul-de-sac de Gage aux ou près des limites est de la cité; l'autre voie partant d'une rue sans nom située à environ mi-chemin entre la rue Wentworth et l'avenue Sherman et allant au cul-de-sac de Gage, qui est indiqué sur le plan comme étant environ 900 pieds à l'est de l'avenue Kenilworth.

Le paragraphe 2 de l'ordonnance se lit comme suit:

> "Si on ordonne plus de protection dans l'avenir à n'importe quelle des rues traversées par ces voies additionnelles (à l'exception de l'avenue Victoria, au sujet de laquelle il y a une ordonnance du comité des Chemins de Fer du Conseil Privé,

en date du 8 juillet 1891), le Grand-Tronc devra installer des barrières, comprenant la maison ou tour nécessaire, et les entretenir; engager le garde nécessaire pour s'en occuper; et la cité paiera tous les mois au Grand-Tronc la moitié des gages de ce garde."

L'ordonnance, telle qu'émise, a été arrangée et signée par les procureurs de la cité et de la compagnie de chemin de fer.

Les intérêts du township de Barton relativement à cette route paraissent avoir été entièrement méconnus. Il est probable que l'augmentation des facilités de transport par chemin de fer était nécessaire à cause de l'accroissement constant du trafic à Hamilton, et qu'elle a été exigée par la cité dans l'intérêt de ses commerçants; il est probable aussi qu'en considérant la question la plus importante on a perdu de vue les limites exactes de Hamilton. La frontière s'est déplacée vers l'est; elle s'étend maintenant jusqu'à l'avenue Kenilworth, au nord de la voie principale du Grand-Tronc, où elle recule sur une distance de 2,600 pieds jusqu'à la rue Ottawa, continuant vers le sud sur la rue Ottawa pour dépasser les terrains du Hamilton Jockey Club—distance de 1,250 pieds; de ce point elle s'étend de nouveau jusqu'à l'avenue Kenilworth. Manifestement, la seule raison de ce détour se trouve dans le fait qu'on a jugé que ce serait pour la vaste propriété inculte du Jockey Club un fardeau de l'enfermer dans les limites de la cité et de la soumettre à l'impôt urbain. Quelles que soient les limites légales, le terrain situé immédiatement à l'est de l'avenue Kenilworth est de caractère urbain, a été divisé en lots à bâtir, et est occupé dans une mesure plus ou moins complète par des gens dont les occupations sont à la ville.

A part les limites légales actuelles, il y a peu de différence entre la partie du township adjacente à l'avenue Kenilworth, dans le voisinage en question, et la section semblable de Hamilton même. Sans doute est-ce pour cette raison que les intérêts du township ont été entièrement méconnus par les parties quand a été conclu l'arrangement inclu dans l'ordonnance de 1907.

Toutefois, il semble n'y avoir aucun doute que la partie de la rue où on demande de placer le tunnel est actuellement dans le township; M. Farmer, qui a comparu pour le township, l'a admis en effet, tout en prétendant que toute la question concerne Hamilton et le prolongement du réseau de chemin de fer urbain de Hamilton, plutôt que le township.

La compagnie de chemin de fer n'a que trois lignes traversant l'avenue Kenilworth; et si on ne considère que son propre trafic et la circulation actuelle dans la voie publique, elle soumet que la nécessité d'un tunnel ne s'impose pas encore; que la nécessité qui peut se faire sentir maintenant résulte entièrement du projet de construction du chemin de fer urbain; et, en conséquence, que la question du coût doit être entièrement débattue entre les municipalités et la compagnie de chemin de fer.

La compagnie s'appuie aussi sur les statistiques des 24 heures finissant à 7 heures de l'avant-midi, le 7 mars, qui montrent que 17 véhicules et 381 piétons seulement ont passé au croisement. Cette estimation est sans doute exacte pour cette journée en particulier, mais la circulation dans la voie publique augmentera inévitablement en raison de l'amélioration de la voie publique et du développement du district résultant du prolongement du réseau du tramway.

La compagnie de chemin de fer fait remarquer également que, en 1904, il y avait 39 trains par jour, tandis que maintenant il n'y en a plus que 31, le chargement des wagons étant plus fort qu'auparavant.

Je ne sais pas quelle était autrefois la vitesse des trains au croisement. Aujourd'hui, ils passent à une grande vitesse. M. McCallum, ingénieur de la cité, l'estime à 60 milles à l'heure. Cette estimation est peut-être un peu élevée; mais je ne doute pas que, en fait, les trains de cette ligne principale passent à une vitesse de 40 milles et plus.

Il est oiseux de prétendre que, dans ces circonstances, une ligne de tramways à double voie, dont les voitures circulent à intervalles relativement rapprochés, peut traverser à niveau les voies du chemin de fer sans de sérieux inconvénients et pour le matériel roulant et pour le public qui se sert du passage à niveau. Par le *public* j'entends non seulement cette partie du public qui voyagera en tramway et sur la voie publique, mais aussi les voyageurs du chemin de fer même.

A la Commission incombe le devoir de déterminer la protection à assurer au passage à niveau demandé; et elle peut décider spécifiquement qu'une ligne ou une voie, ou un ensemble de lignes ou de voies, soit placée au-dessus ou au-dessous de l'autre.

Il n'est pas douteux que le chemin de fer urbain et la cité en étaient arrivés à une solution convenable et pratique de la question, et qu'on devait ériger un passage inférieur.

Ainsi qu'on l'a vu à l'audience, la question de l'annexion à la cité de cette partie du township qui doit bénéficier de la nouvelle ligne, est à l'étude, et les requêtes prescrites par la loi municipale pour demander cette annexion ont été produites; mais la question de la répartition des frais, n'a pas été réglée à l'audience et a été laissée de côté pour permettre aux parties intéressées de décider si, oui ou non, le territoire serait annexé; mais la commission était d'opinion que, en attendant, le tunnel demandé par la compagnie de tramways pouvait se construire et que les travaux de ce tunnel pouvaient être poursuivis sans délai.

Certaines questions se sont posées depuis au sujet de ce que comporte le tunnel. L'ouvrage devrait être construit de façon à laisser—après qu'on aura posé le pavage que la municipalité désire adopter—un espace libre de 14 pieds entre le point le plus élevé de la surface de la route et le point le plus bas de la structure de la voûte.

Les plans du tunnel indiquent des approches ayant une déclivité de trois pour cent. La pratique commune demande que la rampe n'ait pas plus de 5 pour 100; de sorte que si la municipalité désire réduire la rampe de ses rues à 3 pour 100 au lieu de 5 pour 100, elle peut le faire; mais, conformément à la décision rendue dans la cause de la rue Yonge, à Toronto et dans d'autres causes, la Commission décide que les frais supplémentaires, au-dessus de ce qu'aurait coûté une rampe de 5 pour 100, doivent être mis entièrement à la charge de la municipalité.

Quant au tramway, il ne désire pas une meilleure rampe que 5 pour 100; et la compagnie s'objecte fortement à payer une meilleure rampe que celle exigée par le statut.

L'emprise du Grand-Tronc a 100 pieds de largeur. Les plans préparés par la cité, montrant le tunnel projeté, ne lui donnent pas ces 100 pieds en longueur; ils montrent tout juste l'espace suffisant sur le pont du tunnel, la partie qui intéresse la compagnie de chemin de fer, pour poser quatre voies.

En vertu de l'ordonnance déjà mentionnée, le droit de la compagnie de traverser la rue est limité à quatre voies. Les plans de la cité vont aussi loin qu'on peut l'exiger d'elle; et si le Grand-Tronc juge nécessaire d'utiliser tout son emplacement, et s'il exige, ou croit qu'il exigera dans un avenir rapproché, un tunnel ayant un pont de 100 pieds, au lieu de celui que la cité projette maintenant—bien que je crois que la compagnie de chemin de fer y a droit—les frais supplémentaires devront être à la charge de la compagnie de chemin de fer. Ce supplément doit couvrir non seulement la longueur additionnelle des murs de soutènement et de la surface du pont, mais aussi la dépense à encourir pour l'agrandissement du terrain et les dommages qui résultent de l'extension, le cas échéant.

Les formalités de l'annexion n'ont pas été remplies; et la cité a demandé que le coût du tunnel soit réparti entre les compagnies et corporations intéressées.

Depuis, les lords du comité judiciaire du Conseil privé ont rendu leur jugement sur l'appel de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* contre la cité de Vancouver et la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company.*

Les parties ont eu toute liberté de produire des plaidoyers écrits sur la question de la juridiction de la Commission pour la répartition des frais à la suite de ce jugement.

Non seulement à cause de l'importance de la question pour les municipalités, et pour les chemins de fer provinciaux et fédéraux, mais aussi à cause de l'existence de dangereux passages à niveau, dont l'abolition sera difficile, si seulement elle est possible, dans le cas où le coût total en serait mis à la charge des compagnies fédérales, aussi bien qu'en raison du montant qui peut être en jeu dans cette cause, je me propose de traiter un peu longuement le point soulevé.

Pour faciliter les références, j'expose maintenant les arguments présentés par les parties. Ceux du township de Barton sont les suivants:

"1. La requête ci-jointe a été faite par la *Hamilton Street Railway Company*.

"2. La requête formelle est en date du 23 janvier 1914 et se lit comme suit:

Hamilton, 23 janvier 1914.

"Commission des chemins de fer du Canada, requête n°......

"*The Hamilton Street Railway Company* par la présente demande à la Commission, une ordonnance, en vertu de l'article 227 de l'acte des chemins de fer, pour permission de traverser les voies du Grand-Tronc (ligne principale), sur l'avenue Kenilworth, dans le township de Barton, comté de Wentworth, tel qu'indiqué dans le plan et profil n° 525, et conformément aux dispositions de l'article 10 du règlement n° 1430 de la cité de Hamilton, et du règlement n° 883 du township de Barton, dont copies sont produites avec la présente, et une ordonnance répartissant les frais de ladite requête entre les parties intéressées.

HAMILTON STREET RAILWAY COMPANY,

"Edw. P. Coleman,

Gérant général."

"A. D. Cartwright, écr. Secrétaire,
Commission des chemins de fer du Canada,
Ottawa, Ont.

"3. La requête de la *Street Railway Company* a été faite conformément à un arrangement conclu entre la compagnie de tramway et la cité de Hamilton le 10 mars 1913, par lequel la cité de Hamilton convenait (paragraphe 10) d'appuyer une requête de la compagnie de tramway à cette Commission demandant un tunnel sous les voies de la ligne principale du Grand-Tronc, avenue Kenilworth. La requête était donc réellement faite par la *Hamilton Railway Company* et la cité de Hamilton. Ces deux corporations en ont ainsi appelé et se sont soumis à la juridiction de cette Commission.

"4. La clé du jugement du Conseil privé dans la cause de la *British Columbia Electric Railway Company* se trouve dans ces paroles de lord Moulton: "Il s'ensuit donc que la requête était affaire entre la corporation et la compagnie de chemin de fer seules; la compagnie de tramway avait droit d'être présente pour voir à ce que ses intérêts ne souffrent pas préjudice de la part d'aucune autre, ce qui pourrait affecter d'une manière nuisible la propriété qui lui appartient. Mais la requête n'était pas faite contre elle et ne demandait aucun privilège à la commission des chemins de fer, de sorte que sa présence ne donnait à la Commission aucune juridiction pour rendre cette ordonnance contre elle."

"Le township de Barton n'a fait aucune requête et n'a demandé aucun privilège à la Commission des chemins de fer. C'est la compagnie de chemin de fer qui a fait la requête. Dans le township de Barton, la propriété avoisinant le tunnel projeté sera affectée d'une manière préjudiciable en raison du changement de rampe par la construction du tunnel, et elle n'en bénéficiera pas. Déjà un propriétaire foncier au moins, Traiton L. Moore, a fait devant cette commission une réclamation demandant une idemnité et il s'oppose à la requête.

"5. *The Hamilton Street Railway Company,* dans sa nouvelle réponse du 29 juillet 1914, demande avec insistance que l'ordonnance ne soit pas rendue en vertu de l'article 227 de l'Acte. Si l'ordonnance ne doit pas être rendue en vertu de l'aticle 59 de l'Acte des chemins de fer, il s'ensuit, d'après le jugement du Conseil privé, que cette Commission n'a pas juridiction pour forcer le township de Barton à payer aucune partie du coût du tunnel.

"6. Si la Commission n'a pas juridiction de forcer la compagnie de tramways à payer une partie du coût en vertu de l'article 59, elle ne peut avoir aucune juridiction pour forcer le township de Barton à payer aucune partie de ce coût. D'autre part, si la Commission a juridiction pour forcer le township de Barton à payer une partie du coût, elle a aussi juridiction pour forcer la *Hamilton Street Railway Company* à payer une part de ce coût.

"7. La requête ci-jointe est en vertu de l'article 227 de l'Acte des chemins de fer, comme il appert par le texte formel cité plus haut. Je soumets donc que les compagnies de chemin de fer seules peuvent être tenues, en vertu de cet article, de payer le coût de ce tunnel et que la juridiction de la Commission se borne à répartir la proportion du coût entre la compagnie du Grand-Tronc et la *Hamilton Street Railway Company.* Le *Hamilton Street Railway* est soumis à la juridiction de la Commission parce qu'il a fait la requête, et le Grand-Tronc l'est également parce qu'il est une compagnie de chemin de fer fédéral.

"8. Nous soumettons donc, d'après le libellé du jugement du Conseil privé dans la cause de la *British Columbia Electric Railway Company,* que la commission n'a pas juridiction pour forcer le township de Barton à payer aucune partie du coût de ce tunnel; que la Commission a juridiction pour forcer les requérants, la *Hamilton Street Railway Company* et le Grand-Tronc, à payer le coût du tunnel; et que c'est là la seule juridiction que la Commission possède en la matière, à moins que la cité de Hamilton ne soit aussi responsable comme étant de fait requérante conjointe en vertu de son arrangement avec la compagnie de chemin de fer urbain."

"1. L'ordonnance en cette cause paraît être semblable à l'ordonnance rendue dans la cause du *British Columbia Electric Railway* et du *Vancouver, Victoria and Eastern Railway,* attendu qu'elle demande à la compagnie de contribuer au coût de construction d'un passage souterrain comme partie d'une voie publique municipale.

"2. S'il suffit d'exempter le *Hamilton Sreet Railway* de payer une partie du coût du dit passage pour faire ressortir que l'ordonnance n'est pas rendue en vertu de l'article 59 de l'Acte des chemins de fer, nous soumettons que la dite ordonnance n'a pas été rendue en vertu de l'article 59, et que l'article 227 ne fait aucune mention de la répartition du coût.

"3. Si on rend une ordonnance obligeant le chemin de fer urbain à payer une partie quelconque du coût, nous soumettons qu'il ne peut y avoir à cela aucune autre justification que l'admission du droit du chemin de fer urbain de se servir du passage au même titre que tous les citoyens, quand il sera terminé.

"En réponse à cela, le chemin de fer urbain dit, comme son avocat l'a déclaré devant la Commission, que le compagnie est prête à renoncer au prolongement, et qu'en outre tout ce prolongement a été projeté et s'exécute à la

demande pressante de la cité; que la preuve établissant ce fait peut se faire sur-le-champ si la Commission désire une preuve dans ce sens, et que la requête est en réalité la requête de la cité faite par le chemin de fer urbain à la demande de la cité, conformément aux termes de son règlement.

"4. Nous soumettons aussi que le règlement permettant l'exploitation du chemin de fer urbain dans la cité de Hamilton expire en 1928, et qu'il est douteux que le montant que le chemin de fer aurait à payer pour la construction du passage souterrain (le cas échéant), pourrait ajouté à la valeur du chemin de fer urbain en 1928, si la cité juge à propos d'exercer son privilège en expropriant le chemin de fer urbain.

"Article 15 du règlement 624 de la cité de Hamilton.

"Les privilèges accordés par ce règlement s'étendront jusqu'au 22e jour de décembre 1928, mais à leur expiration la corporation de la cité de Hamilton pourra, après avoir donné, six mois avant l'expiration de la dite période, avis de son intention à cette fin, acquérir la propriété du chemin de fer, et de toute valeur foncière et personnelle se rapportant à son exploitation, sur paiement de leur valeur à déterminer par arbitrage; et dans le cas où ladite corporation s'abstiendrait d'exercer le droit d'acquisition du dit chemin de fer à la date susdite, les privilèges accordés par ce règlement seront continués, mais ladite corporation pourra, à l'expiration des cinq ans qui suivront la dite date, exercer le même droit d'acquisition du dit chemin de fer et de toute valeur foncière et personnelle lui appartenant, après un an d'avis donné avant l'expiration de chaque cinquième année comme susdit et sur paiement de leur valeur à déterminer par arbitrage; et tout arbitrage en vertu de cet article sera sujet aux dispositions de la loi municipale et des lois relatives aux arbitrages et références, et les arbitres devront avoir tous les pouvoirs des arbitres nommés en vertu des dites lois, et chaque partie devra payer la moitié des frais de l'arbitrage; et dans tout arbitrage de cette nature l'évaluation de la propriété de la compagnie sera faite sur la base de sa valeur actuelle, sans considération de la manière dont elle est employée et exploitée, ou du revenu qu'elle donne, et toute contribution de la cité au coût du chemin de fer sera prise en considération."

"5. Nous soumettons que, même si la Commission avait juridiction pour mettre une partie quelconque du coût à la charge du chemin de fer urbain, il ne serait pas juste qu'elle le fit."

En réponse à ces arguments, la cité de Hamilton cite les paragraphes 1, 2 et 10 de l'arrangement déjà mentionné.

Le paragraphe 10 a déjà été cité dans ce jugement, tandis que les paragraphes 1 et 2 contiennent le consentement de la compagnie des tramways à l'établissement de la ligne en question, la requête de la compagnie pour la construction de la ligne étant absolue non seulement pour les travaux de construction mais pour la construction dans le délai de 16 mois à partir du temps fixé par l'ingénieur de la cité pour le commencement des travaux, avec cette réserve qu'en calculant la période de 16 mois, les mois de décembre, janvier, février et mars et les 15 premiers jour d'avril ne doivent pas être comptés, ni aucun temps qu'on pourrait perdre au cours de l'opération pour des causes en dehors du contrôle de la compagnie du chemin de fer urbain, telles que les audiences et procédures de la Commission des chemins de fer, le délai nécessaire pour préparer les rues à occuper, les grèves et les questions à régler avec le township de Barton ou le comté de Wentworth au sujet du droit de passage dans l'avenue Kenilworth.

Les prétentions de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc sont à l'effet que, la compagnie de chemin de fer urbain étant ici la requérante, le jugement dans la cause du *British Columbia,* qui procède entièrement de circonstances particulières à cette cause, n'est pas applicable.

Les municipalités, de même que les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction provinciale, ont reçu l'ordre de contribuer dans le coût de travaux de ce genre, et ce non-seulement par les autorités du Conseil mais par celles de la Commission des chemins de fer du Conseil privé dont les attributions sont actuellement passées aux mains du Conseil. La juridiction en ces matières a été conférée à la Commission des chemins de fer du Conseil privé, moyennant l'approbation du Gouverneur en conseil, en vertu de la loi amendant la loi consolidée des chemins de fer de 1879, le statut d'amendement portant le numéro 47 Victoria, chap. 11, article 3. En vertu de cet article, qui renfermait, entre autres pouvoirs, celui d'ordonner que les rues fussent tracées au-dessus ou au-dessous du chemin de fer au moyen d'une arche ou d'un pont au lieu de traverser à niveau la ligne du chemin de fer, la juridiction de la Commission des chemins de fer fut restreinte aux travaux dont l'à-propos lui paraissait évidente ou qui ne comportaient pas une nécessité urgente en vue de la protection publique, et pouvoir fut accordé directement en vertu de cette loi de partager le coût des travaux entre la compagnie de chemin de fer et toute autre corporation ou personne possédant des intérêts dans ces travaux, suivant que cette proportion paraîtrait juste et raisonnable à la commission.

Ces dispositions sont maintenues en substance bien que sous une forme quelque peu modifiée, par la "Loi des Chemins de fer" S.R. du Canada, 1886, article 74. On peut se rendre compte que le droit de partager le coût vise maintenant le compagnie, c'est-à-dire la compagnie de chemin de fer, et toute personne intéressée (dans les travaux à entreprendre) suivant que la compagnie des chemins de fer le trouve juste et raisonnable, les mots "autre corporation ou" disparaissant dans le nouvel article. Ces dispositions reparaissent dans la Loi des chemins de fer de 1888 comme constituant les articles 187 et 188.

On n'a pas fait subir de changement au statut avant que la Loi des chemins de fer de 1903 ne fût passée, cette loi portant que le Conseil des chemins de fer remplace la Commission des chemins de fer du Conseil privé. Le premier article substantiel de la loi est le 47ième qui est le suivant:

> "Quand le conseil, dans l'exercice de tout pouvoir à lui accordé en vertu de cette loi ou par la loi spéciale, ordonne, au cours d'une ordonnance et en vertu de cete ordonnance, toute construction de structure, accessoires, équipement, travaux renouvellements ou réparations ou toutes reconstruction, chargement, installation, exploitation entreprise ou continuée, le conseil peut faire savoir dans une ordonnance par quelle compagnie, municipalité ou personne intéressée ou atteinte par cette ordonnance suivant le cas, et à quelle époque ou dans quelles limites de temps et dans quels termes et sous quelles conditions quant au paiement des compensations ou autres dispositions, et sous la conduite de quelle personne ces travaux seront assurés, entrepris, recommencés, changés, achevés, exploités ou entretenus; et le conseil peut faire savoir par ordonnance par qui seront payés et dans quelle proportion et à quelle date le coût et les frais de pourvoi, construction, reconstruction, changement, achèvement et exécution de ces structures, équipement, travaux, renouvellement, réparations ou surveillance (s'il y a lieu), ou exploitation continue, usage et entretien de ces travaux, ou de tout accomplissement de cette ordonnance."

Et les articles 186 et 187 traitent spécifiquement des pouvoirs du conseil au sujet du croisement actuel ou projeté de chemins publics par les chemins de fer. En vertu de ces nouveaux articles, le conseil doit s'occuper des questions qui s'y rapportent et qui ont trait à la protection, à la sécurité et à l'accommodation du public. D'après la législation antérieure la sécurité du public était la seule chose qui eût de l'importance. Du fait que l'élimination des passages à niveau, dans ce cas, amène nécessairement la construction projetée des voies de la compagnie de tramways, compagnie provinciale, allusion est faite aux articles 7 et 177. L'esprit de ces articles est de

mettre la compagnie locale sous la juridiction du conseil pour ce qui a trait au croisement des voies d'une compagnie fédérale par les voies de cette compagnie locale avec le pouvoir d'ordonner que les voies d'une compagnie traversent celles de l'autre compagnie.

Dans la Loi des chemins de fer de 1906, l'article 47 devient l'article 59, et les articles 186 et 187 deviennent les articles 237 et 238 respectivement. Les articles 7 et 177, tels que refondus, deviennent les articles 8 et 227.

Les articles 237 et 238 ont été annulés par 8 et 9, Edouard VII, chapitre 32, articles 4 et 5, et les nouveaux articles leur ont été substitués. On n'a pas amendé ces articles depuis cette date. Le résultat de ce changement a été, tout d'abord, d'indiquer clairement que les articles s'appliquent aussi bien aux chemins publics ou aux chemins de fer projetés ou en existence, le mot "en existence" s'appliquant aux mots "chemin public" et "chemin de fer" étant omis, et le mot "tout"—lui étant substitué. Le nouvel article s'étend, dans les termes, au chemin de fer lui-même, de façon que les chemins de fer puissent être situés au-dessus, le long ou au-dessous des chemins publics et qu'ils puissent être dirigés en divers sens, et le conseil reçoit pleins pouvoirs à l'effet de se rendre compte non-seulement du danger d'obstruction naissant du croisement particulier dont il est question, mais aussi de tout croisement existant. Le changement semble être de nature à indiquer sans ambiguité la juridiction du conseil sur les ordonnances à émettre au sujet de travaux semblables à ceux que le conseil a ordonnés dans le cas du viaduc de Toronto (compagnie du Pacifique-Canadien contre Toronto, 1911, A.C. 461), où non seulement le chemin de fer devait être détourné mais où la question du danger existant à un croisement quelconque devrait entrer en ligne de compte vis-à-vis d'autres croisements existants, de même qu'une solution devait sortir des délibérations à l'effet que ces dernières puissent s'appliquer non pas à un seul croisement quelconque mais encore à tout un district.

Le nouvel article 238 voit à ce que les nouvelles dispositions de la Loi s'appliquent aux croisements déjà construits. Le sous-article 3 du du nouvel article ne se trouve pas dans lá loi antérieure. Ses dispositions sont:—

> "3. Nonobstant tout ce qui peut se trouver dans cette Loi ou dans toute autre Loi, le conseil peut, moyennant conformité aux dispositions de l'article 238 A de cette Loi, ordonner quelle portion, s'il s'en trouve, du coût doit être portée par chaque compagnie, corporation municipale ou autre, ou une personne quelconque, à la suite de toute ordonnance émanée du conseil en vertu de cet article ou de l'article précédent, et cette ordonnance liera toute compagnie de chemin de fer et pourra être mise en vigueur envers toute telle compagnie, corporation municipale ou autre, ou toute personne nommée dans toute telle ordonnance.

Cet article ressemble fort aux dispositions de la loi de 1884 (47 Victoria, ch. 11, art. 3) donnant le pouvoir à la Commission des chemins de fer du Conseil privé de répartir le coût, si ce n'est que "toute autre corporation ou personne" de l'ancien article doit être intéressée à l'amélioration avant que d'être appelée à verser sa contribution. Comme je le vois, aucune juridiction ne pourrait, ou en réalité ne devrait, s'étendre à une municipalité quelconque, à une corporation ou personne non intéressée ou atteinte dans les travaux ordonnés, et les pouvoirs du Conseil en vertu de l'article 59 ne sont pas de fait étendus.

Le Parlement fédéral n'a pas, à mon sens, de juridiction sur les municipalités ou les compagnies provinciales dans des cas où il n'existe pas d'intérêts dans les travaux ordonnés. Il n'existe pas de pouvoirs au Canada permettant au Gouvernement fédéral d'obliger les municipalités ou les compagnies provinciales de contribuer au coût des travaux projetés ou de passer des lois touchant les corporations provinciales, quelles quelles soient, à y contribuer à ce titre. Les autorités ne vont pas au delà de décider que, les précautions adoptées se trouvant être nécessaires, il ne se trouve

rien *d'ultra vires* dans le pouvoir ancillaire conféré par cet article de faire un ajustement équitable des dépenses entre les corporations ou les compagnies intéressées.

Je suis d'avis que le jugement du Conseil privé, dans le cas de Vancouver, n'est pas un jugement d'application générale comme on l'a prétendu. Ce jugement n'indique pas que les compagnies de chemins de fer provinciaux ou, par déduction, que les municipalités puissent être appelées à contribuer au coût des travaux ordonnés en vertu des articles 237 et 238 de la Loi, bien qu'il paraisse évident que, en tant que les chemins de fer sont intéressés, les articles appropriés sont les articles 8 et 227.

Le jugement n'est pas à l'effet que la législation canadienne touchant les corporations municipales et les chemins de fer provinciaux, pour ce qui est de la sécurité de l'accommodation et de la protection aux passages à niveau de la part des chemins de fer canadiens ou *vice versa,* est *ultra vires* de ces pouvoirs ancillaires. Le cas se trouve être, sans qu'il y ait de doute à ce sujet, une autorité au sujet de la proposition portant que le conseil n'a aucune juridiction à l'effet de consentir à ce qu'une municipalité fasse des améliorations de chemins publics et exige qu'une ligne de chemin de fer provincial contribue au coût de ces travaux. Je crois que l'on peut dire, en fin de compte, qu'aucune compagnie de chemin de fer local ne peut être forcée de contribuer au coût des travaux que le conseil ne juge pas nécessaire pour l'éloignement d'un danger créé en tout ou en partie du fait du croisement d'une ligne de chemin de fer provincial par une ligne fédérale.

Il ne se trouve pas ici de terrain pour une discussion à l'effet que le tunnel dont il est question est construit simplement à titre d'amélioration d'un chemin public. Actuellement le chemin public est de niveau ou à peu près. Le tunnel, en préservant la circulation par le chemin public du danger d'un passage à niveau, crée de nouvelles côtes et de ce fait constitue un obstacle à la circulation de la rue.

Dans l'interprétation que je fais du jugement dans l'affaire de la Colombie-Britannique, il devient nécessaire de considérer comme applicable le principe général.

Les droits de passage des compagnies de chemins de fer, fédérales ou provinciales, se trouvent en un sens des chemins publics et ont souvent été tenus pour tels. Tous sont soumis au même droit public. Ce sont là des accusations publiques qui ne diffèrent qu'en importance et non en principe des chemins de péage, car le public doit payer en argent pour acquérir le droit de passer dans l'un quelconque de ces chemins, pour ce qui a trait au chemin municipal ordinaire, on n'a pas naturellement à payer pour y passer, et ce du fait que le public contribue, par voie du fonds général ou d'évaluations spéciales en vertu des clauses appropriées visant les améliorations locales, à la construction et à l'entretien du chemin public.

La simple existence de raccordements ou de croisements de ces chemins respectifs ne constitue pas un danger par elle-même; le danger se trouve dans les embarras causés au trafic ou dans l'emploi que l'on en fait.

Je trouve que la conduite du conseil dans le passé a été entièrement dictée par le cas que l'on faisait de cette question en tant qu'elle s'accorde avec ce principe: on n'a pas émis de nouvelles ordonnances en vue d'une protection spéciale comme conséquence de la simple existence de passages à niveau; le point principal dans chaque cas a été la somme de trafic, sa nature de même que l'état des environs, état qui peut être de nature à contribuer un danger que l'on peut éviter dans l'usage du passage à niveau.

Dans le cas du passage à niveau du Suburbain de Toronto de la compagnie du Grand-Tronc, (le suburbain étant une ligne locale), le principe a peut-être été relâché par le dernier commissaire en chef qui, du fait que la compagnie locale établissait que, alors que le nombre de wagons qui passaient sur sa ligne avait diminué, le trafic sur la ligne du Gouvernement avait sérieusement augmenté, a changé la base de la contribution au sujet de l'entretien des moyens de sécurité en revisant la part du coût d'entretien que l'ordonnance antérieure avait placé sur les épaules de la compagnie.

Le principe d'après lequel le coût a été partagé semble être, au moins en partie, que les compagnies ou les municipalités, contribuant au danger commun que l'on

éloigne ou que l'on diminue, devraient contribuer proportionnellement au coût, avec cette modification que là où les conditions du trafic n'ont pas changé sensiblement depuis l'obtention du droit de passage primitif, la priorité du titre à l'endroit du croisement est prise en considération. La pratique qui a prévalu également, du moins dans une certaine mesure, repose probablement sur le fait que, en face du danger admis à l'endroit de plusieurs traverses du pays, là où dans certains cas la construction du chemin est antérieure et dans d'autres cas postérieure à celle du chemin de fer, il deviendrait impossible de faire disparaître le danger si tout le coût était placé sur les épaules de la compagnie fédérale; alors que d'un autre côté, il n'y a pas de doute que c'est un grand avantage pour les municipalités que d'obtenir l'élimination de passages à niveau dangereux.

Toutefois il ne s'agit pas de ce qui devrait se faire mais bien de la juridiction. La législation fédérale a été maintenue par les cours en plus d'une occasion alors qu'on l'invoquait dans le but de supporter ou de créer un lien à l'endroit d'une corporation municipale. Dans l'affaire de la compagnie du Pacifique-Canadien et du comté et de la ville de York (1898), 25 A.R. (Ontario 65; Toronto contre la compagnie du Grand-Tronc (1906), 37 S.C.R. 232; Compagnie du Pacifique-Canadien contre Toronto (1906), 7 C.C.F.C. 274, et (1908) Causes d'appel 54.

Bien que les chemins de fer provinciaux aient à tour de rôle reçu du conseil l'ordre de contribuer au coût de protection aux croisements de leurs lignes par les chemins de fer fédéraux, non seulement là où leur ligne a été construite sur un droit de passage privé mais encore sur des chemins publics, le pouvoir du conseil d'émettre ces ordonnances ne semble pas avoir été contesté jusqu'à l'époque où cette question a été débattue dans le cas de Vancouver.

Pour ce qui est de la question de plus grande envergure de la juridiction fédérale, il ne semble pas y avoir de raison pour que la municipalité locale, qui ne retire pas de revenus directs ou de bénéfices du trafic de ces routes, soit soumise à la législation fédérale qui l'oblige à contribuer au coût de protection de ce trafic contre les dangers qui peuvent ressortir incidemment de l'exploitation d'une ligne fédérale, si en même temps cette législation se trouve *ultra vires* envers la compagnie de chemin de fer provinciale dont les revenus naissent en partie de l'exploitation qu'elle fait du trafic, exploitation qui, comme conséquence de cette même législation, se trouve à être protégée.

Cette question d'ordre général ne doit pas toutefois se voir poussée jusque dans ses conséquences ultimes dans ce cas particulier. La compagnie de chemin de fer locale désire posséder un croisement. Si elle demandait un croisement sur son emprise privée, sa demande serait agréée seulement à condition que cette compagnie construisît avec ses propres deniers un tunnel suffisamment élevé pour lui permettre de faire passer ses voies sous le chemin de fer fédéral.

A remarquer dans l'affaire de l'avocat général de la province de l'Alberta contre l'avocat général du Canada et autres (1914), "Times Law Reports 32".

Du fait seul que la compagnie désire que son croisement soit parallèle au chemin public, cela ne peut, à mon sens, la soustraire au droit que possède le conseil de statuer sur la façon dont le croisement devra être construit ou aux frais de quelle partie. En réalité le seul point sur lequel on ait à prendre une décision est celui de la dépense, vu que la compagnie locale elle-même trouve que le tunnel est nécessaire et en fait la demande.

D'un autre côté, du seul fait qu'il est nécessaire de creuser un tunnel pour l'utilité de la ligne locale, il serait manifestement injuste d'imposer à cette compagnie tout le coût d'un tunnel de proportions suffisantes non seulement pour l'avantage de son trafic mais aussi pour celui du trafic public.

Il ne serait peut-être pas déplacé d'indiquer la façon dont le conseil, qui est une création fédérale, a réglé et devrait régler les questions qui touchent non seulement les corporations fédérales mais aussi les intérêts municipaux et provinciaux quand, comme dans ce cas-ci, cette action devient nécessaire.

Les intérets primordiaux que reconnaît le conseil sont ceux du public sans qu'il soit tenu aucun compte du fait accidentel que ces intérêts prépondérants soient représentés par une compagnie fédérale ou provinciale ou favorisent ces compagnies.

La question de savoir si oui ou non les passages à niveau devraient ou non être permis est réglée par les égards dus à ces intérêts prédominants—que ces intérêts publics soient locaux, provinciaux ou fédéraux de nature.

Le passage à niveau est tel que, pour sauvegarder les intérêts du public, il doive un jour ou l'autre être protégé.

Le conseil est en posture de contribuer dans une proportion de 20 pour 100 dans le coût de sa construction en posant une limite extrême de $5,000.

D'après l'avis des autorités, il n'y a aucun doute que le township de Barton doive être appelé à faire sa part. Le chemin où se trouve le passage à niveau est la possession du township. Ses intérêts toutefois sont minimes si on les comparent à ceux des autres parties; et je trouve qu'il ne devrait être appelé à contribuer que dans la proportion relativement petite de 7½ pour 100 du coût qui subsiste après que l'on aura déduit la contribution fournie par le fonds. La compagnie du Grand-Tronc devrait être appelée à contribuer dans une proportion de 32½ pour 100 du reste. La municipalité de la ville, en vertu de son arrangement que le conseil garde devers lui s'est engagée à payer la moitié du coût de protection représentée par les barrières et au besoin par les gardiens. L'entretien des barrières et le salaire en chiffre des gardiens arrive à constituer une dépense considérable qui s'élève de $30,000 à $35,000. Le tunnel assure une protection beaucoup plus efficace et la ville est, de son côté, directement intéressée dans la demande de ce tunnel, cette demande se trouvant être le résultat d'un arrangement auquel elle est partie avec la compagnie de tramways. C'est pourquoi, en tenant compte du coût approximatif du tunnel, je trouve qu'une proportion adéquate de disons 25 pour 100, devrait retomber sur la ville; quant aux 35 pour 100 qui restent, ils devraient être payés par la compagnie de tramways dont la demande, si on l'accorde, rend la construction d'un tunnel nécessaire dans le cas qui nous occupe. On peut dire que cette somme est moindre que ne serait le coût d'un tunnel convenable où entreraient des voies doubles de tramways sous le terrain du chemin de fer et abstraction faite de tout avantage pour le chemin public. Vu cependant que sa franchise n'est pas perpétuelle et qu'elle ne possède qu'un droit restreint dans le tunnel actuel à côté des intérêts qu'elle possèderait dans un tunnel construit sur son propre droit de passage, le percentage indiqué à l'heure actuelle serait raisonnable.

Les municipalités intéressées peuvent sans doute voter des règlements contributifs en vertu des dispositions de la loi municipale de 1913, S. 289, ss. f. sans l'assentiment des électeurs.

Le commissaire Goodeve partage cet avis.

Ordonné suivant jugement.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE MOOSEJAW AU SUJET DES TAUX POUR LE TRANSPORT DU CHARBON.

Jugement: Le commissaire en chef DRAYTON, le 5 décembre 1915.

Ceci est une requête du Board of Trade de Moosejaw.

Il y est demandé qu'une ordonnance soit rendue imposant une réduction importante des taux exigés pour le transport du charbon à partir des houillères de Drumheller jusqu'à Moosejaw. La requête nous apprend que la distance est de 464 milles et que le tarif en vigueur actuellement est de $3 la tonne.

Il y est de plus allégué que si l'on compare ce tarif avec les taux adoptés dans le jugement rendu dans la cause des tarifs de l'Ouest, ce tarif semble excessif; et que si on le compare avec celui qui est en vigueur pour le transport du charbon de Drumheller à Régina, il est de plus injuste à l'égard de Moosejaw. La requête fait voir encore que le transport du charbon, de Drumheller à Regina, soit une distance d'environ 31 milles de plus, est de $2.90 la tonne.

Les renseignements donnés dans la requête, au sujet de la distance de Drumheller à Moosejaw et du tarif en vigueur, sont exacts.

Mais, cependant, on a été probablement induit en erreur au sujet de la manière dont se fait le transport du charbon sur la ligne du Canadian-Northern jusqu'à Regina. Le charbon, de Drumheller jusqu'à Regina suit continuellement la voie du Canadian-Northern, en passant par Saskatoon, de sorte que la compagnie a le bénéfice du transport complet. Si ce charbon était expédié uniquement sur le réseau du Canadian-Northern jusqu'à Moosejaw, il faudrait à son arrivée à Regina le diriger vers l'est sur Maryfield; et de là vers l'ouest en passant par Lampman et Radville jusqu'à Moosejaw.

En ce qui concerne le transport par voie du Canadian-Northern il s'ensuit que l'allégation que le transport jusqu'à Regina est de 31 milles de plus, n'est pas fondée. Mais au contraire, l'expédition par voie unique jusqu'à Moosejaw serait de 372 milles de plus qu'à Regina. Ceci sans doute serait une façon absurde d'expédier ce charbon. La meilleure manière, dans l'intérêt du consommateur, d'expédier ce charbon à Moosejaw, est celle qui se pratique aujourd'hui et qui consiste à expédier le charbon par voie du Canadian-Northern jusqu'à Conquest où il passe sur le réseau du Pacifique-Canadien, de sorte que la distance de 847 milles—si ce charbon ne suivait pas d'autre voie que le Canadian-Northern, est réduite à 446 milles.

C'est un fait reconnu qu'une expédition qui se fait partie par une ligne de chemin de fer, et partie par une autre, à cause de la nécessité de transfert d'une ligne à une autre, et d'une comptabilité double, est plus dispendieuse qu'une expédition se faisant sur une seule ligne.

En vertu du jugement rendu dans la cause des taux de l'Ouest une considération additionnelle de 20 cents la tonne est accordée en raison de ce surcroît de dépenses. Ce supplément de 20 cents la tonne est probablement la différence qui a semblé aux requérants comme étant déraisonnable, parce qu'ils ne se faisaient pas une idée de la manière que le transport était effectué. Si le charbon allant à Regina passait par Moosejaw sur une distance plus considérable, comme on le prétend dans la requête, il y aurait certainement raison de se plaindre. Mais dans les circonstances les plaintes ne sont pas fondées.

Il est naturellement illogique de vouloir faire une comparaison entre les taux des compagnies au point de vue de la distance exacte parcourue, parce que le coût par mille varie beaucoup, surtout pour le charbon, selon la longueur du parcours à faire sur une même ligne. Pour en donner une idée, nous voyons que le tarif est seulement de $2.90 pour le charbon expédié à Régina, tandis que pour le charbon expédié uniquement par la voie du Canadian-Northern à Avonlea, qui se trouve seulement à quelque 30 milles au sud de Moosejaw, soit environ le double de la distance entre Regina et Drumheller, il est de $4.

Le commissaire McLean approuve.

REQUÊTE DE A. B. BUCKWORTH, VANCOUVER, C.-B., DEMANDANT SI LA COMMISSION EST COMPÉTENTE À RÉGLEMENTER LES TAUX MIS EN VIGUEUR PAR LA DIVISION DE CONSTRUCTION POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR DES LIGNES NON OUVERTES AU TRAFIC.

Jugement, M. le commissaire McLean, le 8 décembre 1914:

Les expéditions dont il est question, ont été faites d'Ymir, C.-B., sur le Great-Northern, en destination de Laflèche et Shaunavon, sur le Pacifique-Canadien. A l'époque de ces expéditions, en date du mois de mars de cette année, la ligne entre Assiniboine et Laflèche et Shaunavon était aux mains de la division de la construction, et il n'y avait pas de tarif de transit en vigueur pour Laflèche et Shaunavon. Ces expéditions étaient dirigées sur Assiniboine au taux de 35 cents par cent livres, ce qui était un prix raisonnable en vertu du tarif en force. Mais pour ce qui regarde les expé-

ditions au delà de ce point vers Laflèche et Shaunavon il a fallu ajouter le tarif applicable aux marchandises de 10ième classe. Ceci a donné pour Shaunavon un taux total de 49 cents et de 41 cents pour Laflèche.

Le requérant désire faire remarquer qu'en vertu du supplément 27 au C.P.R. C.R.C., W.—1806, prenant effet le 24 juin, le tarif de transit entre Nelson et Shaunavon, est de 37 cents, tandis qu'entre Nelson et Laflèche, il est de 35 cents. Comme question de fait, ces tarifs ont été mis en vigueur avant cette date, le 5 mai, par le Supplément 26 visant le susdit tarif. Le taux des expéditions d'Ymir étant de 2 cents plus élevé que celui de Nelson, nous aurions pour Shaunavon un taux de 39 cents, et pour Laflèche de 37 cents; lesquels taux n'ont été publiés par le Great-Northern qu'au moment de la publication de son Supplément 8 au C.R.C. 977, devant prendre effet le 1er juillet 1914. Dans cette plainte il est allégué que le tarif imposé est de nature prohibitive et on demande un remboursement.

Cette partie de la ligne dont il est question au sujet de ces expéditions en destination de Laflèche et Shaunavon, avait été ouverte au trafic par l'ordonnance n° 21227, du 19 janvier 1914. Une vitesse minima avait été imposée, mais l'ordonnance n° 21785, du 8 mai 1914, annula l'ordonnance précédente relativement à la vitesse. Il n'a pas été question de gares sur la ligne du Pacifique-Canadien, à l'ouest d'Assiniboine à venir jusqu'au 1er mai, alors qu'il en est parlé dans son Supplément 9 au C.R.C. W—1914. Ceci a eu pour effet de mettre en vigueur les taux suivants par mille:

C.R.C. n° W. 1916, Brique, argile, sable et pierre.
" " 1734, Beurre, œufs, fromage et viandes préparées.
" " 1556, Poteaux, traverses et perches pour clôtures.
" " 1810, Bois de corde et croûtes.
" " 1339, Porcs sur pieds pour salaisons et commerce.
" " 1745, Bétail sur pieds.
" " 1823, Grains, farine, légumes, etc.
" " 1443, Marchandises.

Les conditions décrites dans la présente plainte sont exactement, sous tous les rapports, celles que nous constatons dans la plainte de la *Riverside Lumber Company* relativement aux taux du Pacifique-Canadien en vigueur sur son embranchement Weyburn-Lethbridge, de Viceroy à Assiniboine, dossier 8262-42. La présente requête fait voir, comme dans le cas de la requête de la *Riverside Lumber Company,* que le trafic sur la ligne de chemin de fer était sous le contrôle de la division de la construction. Ici, comme nous le constatons aussi dans la requête de la *Riverside Lumber Company,* il existait un tarif uniforme par mille qui devait être assez élevé pour couvrir les parties nouvelles de la voie aussitôt qu'elles seraient ouvertes au trafic. Par conséquent, le trafic étant ouvert d'Assiniboine à Shaunavon, le tarif régulier, ainsi que les taux qui en découlaient, entrait légalement en vigueur. Tel qu'on l'a démontré en s'occupant de la requête de la *Riverside Lumber Company,* la Commission n'a rien à voir dans la distinction à faire entre la division de la construction et celle de la circulation de la compagnie. Ce qui nous importe, en dehors de la manière dont se fait le trafic, c'est de s'assurer si les règlements de la Commission des chemins de fer relativement à la question des taux ont été respectés.

Les taux réguliers étaient les seuls taux légaux du moment que la ligne était ouverte au trafic. Le tarif spécial à mettre en vigueur relativement au bois ne prenait effet que le 5 mai.

Les taux pour le transport du bois, tel qu'il a été démontré dans la requête de la *Riverside Lumber Company,* sont des taux spéciaux qui doivent s'appliquer d'une manière générale dans un territoire donné, et qui ne varient pas d'une partie de ce territoire à une autre selon les différences de condition du trafic ou du coût des opérations.

La Commission ne voit rien, dans tout ce qui a été discuté devant elle, qui puisse justifier le retard à mettre en vigueur le dit tarif régulier, à savoir du 19 janvier

1914, au 5 mai 1914. C'est avec raison que la *Riverside Lumber Company* dit dans sa requête qu'une partie de la ligne ayant été ouverte au trafic entre Assiniboine et Shaunavon, le retard à mettre ce tarif en vigueur créait une véritable injustice. Mais nous ne pouvons pas aller plus loin. La Commission n'a pas le pouvoir d'émettre une ordonnance pour un remboursement. Les taux mentionnés dans la plainte comme étant injustes ont été changés, et par conséquent tout sujet de plainte est maintenant disparu.

Le commissaire en chef DRAYTON approuve.

REQUÊTE DE LA "YUKON GOLD COMPANY", EN VERTU DES ARTICLES 26 ET 167, POUR L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT LA "KLONDIKE MINES RAILWAY COMPANY," D'ÉLEVER À SES PROPRES FRAIS, LE NIVEAU DE SA VOIE À UNE HAUTEUR MOYENNE DE QUINZE PIEDS AU-DESSUS DE SON NIVEAU ACTUEL, DANS LES PARTIES SUIVANTES DE SON RÉSEAU SITUÉES DANS LA RÉGION DU CREEK BONANZA, DANS LE TERRITOIRE DU YUKON, À SAVOIRS À PARTIR DE LA LIGNE SUPÉRIEURE 80, JUSQU'À LA LIGNE DE LA FRONTIÈRE INFÉRIEURE DU CLAIM 97 VENANT À LA SUITE DES CLAIMS AVEC INDICATIONS DE SURFACE, ET DE LA LIGNE DE LA FRONTIÈRE SUPÉRIEURE DU CLAIM 20 JUSQU'À LA LIGNE DE LA FRONTIÈRE INFÉRIEURE DU CLAIM 29 VENANT À LA SUITE DES CLAIMS AVEC DES INDICATIONS DE SURFACE.

Jugement oral rendu par le commissaire en chef Drayton, à la fin de la séance, le 9 décembre 1914:

La conclusion à laquelle nous en sommes venus est qu'il ne nous appartient pas dans le moment de rendre un jugement ni en faveur ni contre la présente requête. En ce qui concerne la compagnie de chemin de fer, elle ne subit aucun dommage—peut-être je ne devrais pas dire aucun dommage; mais, dans tous les cas, ce dommage que lui occasionne la *Placer Mining Company* est très léger. Cette voie n'est pas en opération; elle ne sert dans le moment aucun intérêt public; et le fait d'intervenir dans la disposition de ses rails ne constitue pas un danger public. Apparemment, la compagnie minière n'a pas l'air à souffrir beaucoup du fait que la voie ferrée est dans son chemin. Elle a poursuivi ses travaux au-delà de la voie et ces travaux n'ont pas encore cessé.

Je ne crois pas que nous ayons quoi que ce soit à faire avec la compagnie du chemin de fer. Supposons que nous soyons complètement dans l'impossibilité de lui faire respecter les termes de son contrat; supposons que tout ce qui a été dit en sa faveur soit l'exacte vérité—je ne vois aucune raison pour nous de nous prononcer contre la compagnie, dans l'absence—comme ici il y a absence complète—de tout intérêt public. Je n'ai aucun doute que les tribunaux du Yukon en connaissent beaucoup plus long que nous en fait d'intérêts miniers. Toute la question a été soumise à ces tribunaux; et il peut se faire qu'elle ne revienne jamais devant nous.

Relativement aux intérêts de la compagnie du chemin de fer, il est évident que nous n'aurons à nous occuper de cette question que le jour où se réaliseront les espérances des personnes intéressées dans la mine Treadgold, et que celle-ci aura atteint le développement qu'on lui suppose déjà et que la condition des travaux rende la chose nécessaire. Du côté de la compagnie minière, elle n'a pas besoin actuellement d'ordonnance; elle a suspendu ses travaux pour la saison; et si les tribunaux du Yukon rendaient un jugement qui empêcherait la compagnie de poursuivre ses travaux d'une manière convenable, nous prendrions alors la chose en mains et prononcerions jugement d'après la preuve faite aujourd'hui devant nous, et d'après telles autres déclarations que leur représentant légal pourrait désirer faire relativement à la décision des tribunaux, si cette décision était rendue dans le sens que j'ai indiqué.

Pendant que les choses, comme je l'ai déclaré, en resteront là, je dois ajouter que la Commission ne fera rien pour empêcher la compagnie du chemin de fer de remplir

son contrat, si c'est son désir de le faire. En d'autres termes, si la compagnie présente une requête en règle demandant la permission de placer ses rails autrement, il sera émis une ordonnance sans avoir besoin d'entendre la cause de nouveau.

REQUÊTE DE MM. S. A. HAMILTON COMPANY, LTD., DE MOOSEJAW, SACK., POUR OBTENIR UNE VOIE DE RACCORDEMENT ENTRE LES COMPAGNIES DU PACIFIQUE-CANADIEN ET LE CANADIAN-NORTHERN, À HAWICK, ALBERTA, OU COMME ALTERNATIVE, L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE POUR LA MISE EN VIGUEUR D'UN MÊME TARIF EN COMMUN POUR LE TRANSPORT DU CHARBON, ENTRE DRUMHELLER ET MOOSEJAW, SACK., PAR VOIE DE LA CITÉ DE CALGARY, ALBERTA.

Jugement oral rendu par le sous-commissaire en chef SCOTT, à la fin de la séance, le 10 décembre 1914.

M. Hamilton, un marchand de charbon de Moosejaw, a des intérêts dans la vente du charbon venant des mines de Drumheller, sur la ligne du Canadian-Northern. Il nous a dit que le service du Canadian-Northern, par voie de Delisle à Conquest, où le charbon est transféré sur la ligne du Pacifique-Canadien qui l'amène jusqu'à Moosejaw, est plutôt lent; et il suggère qu'au lieu d'expédier le charbon vers l'est sur le Canadian-Northern, on pourrait l'expédier vers l'ouest de Drumheller à Hawick, en quel endroit on demande dans la requête un raccordement avec le Pacifique-Canadien. Ce charbon se rendrait ainsi à Moosejaw par cette dernière ligne.

Ce raccordement semble être demandé uniquement dans l'intérêt du transport de ce charbon. Nous n'avons pas entendu parler d'aucune autre raison tendant à démontrer que le raccordement demandé est une nécessité d'intérêt public.

La mine Drumheller est située sur le Canadian-Northern. D'après le trafic actuel, le plus long parcours se fait sur cette ligne. C'est la coutume que la ligne de chemin de fer sur laquelle une industrie est établie ait l'avantage du plus long parcours. De fait, je crois que la compagnie pourrait susciter de sérieux embarras si les expéditeurs cherchaient à expédier leur charbon par toute autre ligne.

M. Warren, du Canadian-Northern, est venu déclarer que les retards dont on s'est plaint dans le passé n'auront plus lieu à l'avenir.

Le raccordement à Hawick, nous dit-on, coûterait environ $4,500 à installer, et après cela, il y aurait encore les frais d'entretien.

Notre avis est que nous n'avons pas le droit, dans les circonstances présentes, d'imposer cette dépense aux compagnies de chemin de fer. Ces dernières feraient toujours bien payer en dernier lieu cette dépense au public au moyen des taux imposés; et dans le moment il n'est pas de bonne politique d'augmenter la dépense des compagnies de chemin de fer laquelle dépense revient toujours avec le temps à retomber sur le public. A moins que les propriétaires de mines désirent tellement ce raccordement qu'ils en supportent toute la dépense, nous ne pouvons pas émettre d'ordonnance pour en imposer la construction. Dans les municipalités, cités et villes, il existe un grand nombre d'industries qui payent beaucoup plus de $4,500 pour l'avantage d'un service de chemin de fer. Ces propriétaires de mines pourraient peut-être se mettre ensemble et payer ce montant. Cependant, il n'y a pas d'offre de cette nature devant nous, et en raison des faits établis, la requête est renvoyée.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE WINNIPEG POUR UN PASSAGE INFÉRIEUR À LA RUE MAPLE, WINNIPEG, MANITOBA.

Jugement oral rendu par le sous-commissaire en chef SCOTT à la fin de la séance, le 12 décembre 1914:

Il y a quelques années, la rue Maple, à partir d'un point environ 92 pieds au nord de la limite nord de l'avenue Higgins, a été fermée au public et concédée au Pacifique-Canadien en vertu d'un règlement adopté par la cité de Winnipeg.

La compagnie du Pacifique-Canadien dépense actuellement une somme considérable d'argent pour augmenter l'accommodation à leur gare de Winnipeg. Elle élève le niveau de ses voies et établit en-dessous de ces dernières un service pour la circulation des bagages, dont le niveau est inférieur à celui de l'avenue Higgins. Elle est à construire une entrée à leur dépôt à bagages à partir de l'avenue Higgins, passant au-dessus de la rue Maple actuelle, et ensuite au-dessus de cette partie du terrain qui était autrefois la rue Maple et qui est devenue, depuis, la propriété du Pacifique-Canadien. Cette entrée est destinée au trafic des voitures, et des véhicules des messageries, qui se rendent au dépôt des bagages, ou qui en sortent.

La cité de Winnipeg, sans doute à cause des travaux d'excavation qui ont été faits à cet endroit, songea que ce serait une bonne affaire de reprendre la rue Maple qui avait été fermée il y a quelques années, en vertu d'un règlement, pour l'ouvrir de nouveau et la prolonger en-dessous de la voie du Pacifique-Canadien, de manière à obtenir ainsi un passage inférieur pour le trafic allant du nord au sud, en plus du passage inférieur qu'elle possède déjà à la rue Main et lequel se dirige vers l'ouest, et des passages inférieurs de l'est à la rue Rachel et à l'avenue Higgins.

Il n'y a pas le moindre doute que la circulation dans les rues de Winnipeg est considérable, tant vers le nord que vers le sud, et il est hors de doute que le manque de communication du nord au sud du côté ouest de la rue principale est un grand désavantage pour les habitants de Winnipeg.

On suggère que l'ouverture de la rue Maple soulagerait dans une grande mesure la circulation plutôt considérable sur la rue principale. Je pense que c'est la vérité, et s'il était possible d'ouvrir la rue Maple d'un bout à l'autre, sans détruire le très excellent plan préparé par la compagnie de chemins de fer afin d'effectuer ses services à cette gare agrandie ou sans nuire sensiblement à ce sujet, je me sentirais porté, si un indemnité convenable était payée à la compagnie de chemin de fer, d'accéder à la demande de la ville. Mais la compagnie de chemin de fer produit ses plans, explique les travaux qu'elle a réellement faits, et montre qu'elle a besoin de tout l'espace indiqué sur ces plans pour y loger les bagages.

La ville suggère qu'on pourrait raccourcir cette salle à bagages et que les wagons allant et revenant de la salle à bagages au lieu de demeurer sur ce qui était jadis la rue Maple, reculeraient dans sa partie ouest et donneraient ainsi un passage libre à travers la propriété de la compagnie, qui était jadis la rue Maple.

Nous pensons qu'on ne peut changer les plans de la compagnie de chemin de fer sans nuire à l'intérêt public. Il est du très grand intérêt du public qu'on établisse des facilités convenables pour l'entreposage des bagages.

Cette commission pense sans cesse aux facilités qu'aura la gare qu'on espère un jour construire à Toronto, et nous réalisons qu'il est très important dans l'intérêt du public qu'on consacre un espace considérable à la manutention des bagages. Nous pensons que la salle à bagages serait trop petite si on exécutait la recommandation de la ville. Bien que nous aimerions à ce qu'il y ait un passage pour les voitures, nous ne pensons pas qu'il est possible d'en accorder l'autorisation. C'est une question qui est de l'intérêt du public voyageur. Ce n'est pas tant la facilité du Pacifique-Canadien n'y aura pas son bureau. Il ne se servira pas de la propriété pour son usage exclusif.

Il ne s'en servira pas dans le but de recueillir des revenus d'aucune sorte. Il établit cette grande salle des pas perdus devant sa salle à baggages dans l'intérêt du public qui pourra aller et revenir de la salle à bagages. Comme il a été démontré, le Pacifique-Canadien ne tire aucun revenu supplémentaire, excepté l'augmentation d'affaires qu'il obtiendra, en dépensant l'argent qu'il dépense dans l'amélioration de ses facilités.

Dans ces conditions, je ne pense pas qu'il serait expédient pour nous de lui enlever une partie de ce terrain pour établir un tunnel pour les voitures au-dessous de la rue Maple.

Toutefois, nous pensons qu'on peut y établir un passage pour les piétons. On a lu la lettre du vice-président de la compagnie adressée au maire, et M. Sullivan a dit aujourd'hui que la compagnie consent à y établir un passage pour les piétons. Je pense que cela sera d'une assistance matérielle aux gens de Winnipeg. Au lieu d'être obligés de marcher jusqu'à la rue principale afin de passer par ce tunnel, ils peuvent passer par ici. Cela n'importe pas autant pour ceux qui sont en voiture, parce que cela veut seulement dire qu'ils sont obligés de rester assis quelques secondes de plus; mais quand on est obligé de marcher, c'est différent.

Peut-être que si on déplaçait ce bâtiment des immigrants, pourrait-on établir un tunnel immédiatement à l'est de la salle aux bagages. C'est une question dont il faudra s'occuper dans l'avenir. On a d'abord dit qu'on pouvait déplacer le bâtiment des immigrants; puis on a dit qu'on ne le déplacerait pas actuellement. Cependant, sur le tracé actuel, comme je l'ai dit auparavant, nous croyons qu'il n'est pas pratique ou de l'intérêt du public d'ouvrir un passage pour les voitures d'un bout à l'autre sur la ligne de continuation de la rue Maple.

Si les parties ne peuvent tomber d'accord quant à la nature du chemin pour piétons à cet endroit-là, si l'un ou l'autre veut porter la chose devant la Commission, nous l'examinerons et nous verrons à ce qu'on établisse un tunnel convenable pour les piétons; mais il est probable que la compagnie de chemin de fer pourra satisfaire la ville à cet égard.

La demande est refusée.

M. Hunt: Excepté en ce qui concerne le chemin pour piétons.

Le sous-commissaire en chef: Excepté en ce qui concerne le chemin pour piétons.

LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER SERONT REQUISES DE JUSTIFIER L'ANNULATION PROJETÉE LE 1er JANVIER, DES ARRANGEMENTS EN VERTU DESQUELS DES CHARGEMENTS DE WAGONS MÉLANGÉS, DE LIQUEURS ÉTRANGÈRES ET DOMESTIQUES, ET DES CHARGEMENTS DE WAGONS MÉLANGÉS D'ÉPICERIES DE 5ème CLASSE, ET DE FRUITS TAPÉS DE 4ème CLASSE SONT TRANSPORTÉS À LEURS TAUX RESPECTIFS DE CHARGEMENT DE WAGON ENTRE LES GARES À L'OUEST DE, ET Y INCLUS PORT-ARTHUR, ET DE LÀ À DES ENDROITS EXPÉDITEURS DE L'EST.

Jugement oral rendu par le commissaire en chef Drayton à la fin de l'enquête, le 12 décembre 1914:

Peut-être qu'académiquement parlant, M. Shaw a raison et que ce qu'a dit M. Dewey, est exact; mais je ne connais pas de taux académiques (s'il en existe je ne vois pas la raison pour laquelle ils devraient continuer à être en vigueur; et peut-être que par un procédé inexpédient, académiquement parlant, un taux est en vigueur ici qui est entièrement juste comme taux, mais entièrement inexact, académiquement.

Il me semble que lorsque on a exécuté les travaux que la Commission nous a donné à entendre avoir trait à une tentative, qui peut ou ne peut pas être heureuse, mais est faite de bonne foi, en vue d'arriver à une classification plus juste et plus raisonnable, il me semble, dis-je, qu'on aurait raisonnablement dû s'attendre à ce que ces changements dans la classification tels que projetés auraient été remis jusqu'à l'époque où on a soumis le projet de classification générale.

Au point où en sont les choses, il semble plutôt que si la Commission exerçait aujourd'hui une action, cela pourrait lui lier les mains dans l'établissement du principe de la nouvelle classification, comme il est hors de doute qu'elle sera appelée à faire.

Il y a d'autres intérêts à part ceux représentés ici aujourd'hui. On ne les a pas entendus; mais ils font savoir qu'ils envoient leurs déclarations écrites; et pour cette raison, aussi bien que pour les raisons de classification que j'ai mentionnées, tout ce que nous ferons maintenant, ce sera de suspendre cette annulation projetée jusqu'à nouvel ordre. Cette mesure ne prive pas les compagnies du droit de faire traiter la

question sur son mérite non sur un point technique, comme on l'a traitée à Montréal. Nous ne jugeons aucunement d'avance ce qui sera accompli à propos de la question principale.

De plus, à propos de la déclaration de M. Shaw concernant l'effet qu'aura la décision dans le cas des taux de l'ouest sur les recettes des compagnies de chemin de fer, je puis dire qu'il est difficile de voir qu'une mesure que nous pourrions adopter dans ce cas, en vue d'augmenter les revenus, pourrait être très bien justifiée en vertu du verdict rendu dans le point desdits taux de l'ouest.

DEMANDE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN AFIN D'OBTENIR L'AUTORISATION D'ENLEVER LE RACCORDEMENT ENTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET LES VOIES DE LA TÊTE DE LIGNE COMMUNES DE WINNIPEG À L'AVENUE HIGGINS, WINNIPEG, MANITOBA.

Jugement oral prononcé par le commissaire en chef adjoint SCOTT à l'issue de l'enquête, le 12 décembre 1914:

La compagnie de chemin de fer Canadian-Northern qui succède de droit à la *Winnipeg Transfer Company,* demande d'obtenir le droit d'interrompre le raccordement avec le Pacifique-Canadien à l'extrémité nord de la ligne de la compagnie de Transfert immédiatement à l'ouest de la rue Gomma et au nord de l'avenue Higgins. La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien n'est pas intéressée en la matière. Il y a quatre parties dont la propriété est située au nord de l'avenue Higgins qui disent que la voie de passage a servi de voie de service à partir du Pacifique-Canadien à leurs industries pendant un certain nombre d'années. Le raccordement originel a été opéré à la suite d'une ordonnance du comité de chemin de fer du conseil privé le 29 novembre 1890. Après cette date, ces parties ont commencé à jouir du privilège d'avoir leurs wagons aiguillés des voies du Pacifique-Canadien à leurs industries. Nous ne savons pas exactement quand, mais elles ont joui de ce privilège pendant un nombre considérable d'années.

La compagnie de chemin de fer Canadian-Northern dit que telle n'était pas l'intention quand on a fait ce raccordement; que l'intention première était de se servir de la ligne seulement dans le but de transférer les wagons.

M. Ashdown dit qu'à l'époque où on a acquis de lui le droit de passage à travers les lots 9 et 10 au nord de l'avenue Higgins, il était entendu qu'il devait avoir le droit de service des voies du Pacifique-Canadien.

Le Canadian-Northern démontre que cette condition n'apparaît pas dans l'acte envoyé par M. Ashdown à la compagnie de chemin de fer. Cependant, M. Warren dit très justement que si M. Ashdown fait cette déclaration, il ne la contestera pas.

En apparence le seul tort que cause au Canadian-Northern la continuation de cet arrangement c'est que le chemin de fer perd quelques recettes. Si ce raccordement était enlevé, ces parties devraient être desservies par le Pacifique-Canadien par l'intermédiaire du Canadian-Northern, et le Canadian-Northern permettrait l'aiguillage par l'ordonnance d'aiguillage commun.

Nous croyons que ces parties ayant joui de l'aiguillage du Pacifique-Canadien pendant un certain temps, que ce soit un droit ou un privilège, devraient obtenir que ce droit ou ce privilège leur soit continué, et nous croyons qu'une indemnité convenable peut être payée au Canadian-Northern pour la continuation de ce droit ou de ce privilège.

Puisqu'il est décidé que la demande faite par le Canadian-Northern d'enlever le raccordement est refusée, le seul point qui reste à décider est la manière par laquelle on indemnisera le Canadian-Northern.

Je pense qu'ayant arrêté une fois le principe que ces parties continueront à jouir du service d'aiguillage du Pacifique-Canadien, que les compagnies de chemin de fer

peuvent s'entendre en ce qui concerne l'usage de la voie au nord de l'avenue Higgins par un arrangement commun. Peut-être que les parties devraient payer tant par wagon pour les wagons que le Pacifique-Canadien y amène, ou peut-être que ces parties pourraient payer une partie du compte du capital et obtenir le droit à perpétuité.

Quel que soit l'arrangement effectué, il me semble que nous ne devrions pas décider maintenant la manière dont on l'accomplira. Les parties, les deux chemins de fer et les parties intéressées, devraient avoir l'occasion d'étudier la question, de s'entendre si elles le peuvent, et si non, de notifier la Commission, et nous réglerons la manière d'indemniser la compagnie de chemin de fer.

On rendra donc une ordonnance refusant la demande et déclarant que les quatre parties au nord de l'avenue Higgins, à savoir, la Wilkinson Company, la Dyson Company, la Sawyer-Massey Company, et M. Ashdown continueront à jouir de ce privilège à des conditions devant être déterminées. Si, comme je l'ai dit, les parties ne peuvent pas s'entendre au sujet des conditions, la Commission les déterminera; mais nous aimerions plutôt à ce que les parties essaient de s'entendre. Si elles ne peuvent pas s'entendre, qu'elles fassent une soumission à la Commission de ce qu'elles pensent être juste.

M. WARREN: Est-ce que je pourrais demander si votre décision est que vous ordonné pratiquement une section commune?

Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Nous ordonnons la continuation du service dont ces gens ont joui là par une section commune ou par un paiement par wagon sur une base de péage, ou quelque chose d'équivalent; mais nous ne décidons pas maintenant comment cela s'accomplira.

M. WARREN: Jusqu'à ce que des arrangements aient été effectués avec le Pacifique-Canadien, que le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern agréent, nous avons le privilège d'en interdire l'accès au Pacifique-Canadien?

Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Non. Il faudra tenir un compte des wagons, et quels que soient les arrangements effectués, ils seront en vigueur à partir d'aujourd'hui.

M. WARREN: En d'autres termes, il ordonne pratiquement une section commune.

Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Je vous ai dit ce que nous rendons dans notre ordonnance.

Messieurs, vous qui êtes intéressés à ceci, vous nous assurez que vous pouvez tenir un compte exact de tous les wagons du Pacifique-Canadien qui y seront amenés. Nous voulons que ceci se fasse. Il faut que vous soyez prêts à soumettre un rapport aux compagnies de chemin de fer et à la Commission quand on nous le demandera.

M. LESUEUR: Oui.

M. WARREN: Et d'après vous quels taux devraient payer les wagons tombés sous le coup de votre ordonnance?

Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Cela va être effectif à partir d'aujourd'hui. Nous ne parlons pas des wagons qui seraient incriminés si l'ordonnance avait un effet rétroactif.

PLAINTE DE LA MUNICIPALITÉ DE NORTH-HIMSWORTH, AYANT TRAIT À L'EMPIÈTEMENT DE LA VOIE DE GARAGE DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC SUR LA RUE "MAIN", CALEANDER, ONT.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 15 décembre 1914:

La compagnie de chemin de fer s'est opposée à la plainte pour la raison que la municipalité ne s'était pas opposée à cette voie et qu'elle avait été posée il y a un grand nombre d'années.

La compagnie de chemin de fer n'a pas pu trouver des données au sujet de l'emplacement de la voie, et elle a soumis qu'étant donnée la date admise de la construction, la Commission devrait supposer que cette voie avait été posée en vertu de l'autorisation voulue et d'un consentement régulier.

Il résulte d'une inspection faite par l'ingénieur de la Commission qu'au passage à niveau de la rue Burritt, la rue Main est actuellement large d'environ dix-huit pieds, dont une partie est occupée par le trottoir, et lorsque deux voitures sont obligées de passer à cet endroit, l'une d'elles passe en partie sur le trottoir, et lorsqu'il pleut, il s'ensuit que le trottoir est couvert de boue. Le rapport de l'ingénieur a recommandé d'élargir la rue Main de douze pieds du côté ouest, tel qu'indiqué sur le plan, et la construction du trottoir.

M. Moon, greffier de la municipalité qui assistait à l'inspection, était d'opinion que si on élargissait la rue de douze autres pieds, la municipalité serait satisfaite. La Commission a reçu dans la suite une lettre de M. Moon avisant la Commission que le conseil avait adopté la résolution suivante:—

> " Que le conseil accepte le plan de l'élargissement projeté de la rue Main par la compagnie du Grand-Tronc, la compagnie de chemin de fer devant se procurer le terrain, construire la rue et placer un trottoir en béton du côté ouest ".

La Commission a enjoint à la compagnie d'exécuter les travaux. Dans la suite, elle a reçu le lettre suivante de la compagnie de chemin de fer:—

> " Nous nous sommes efforcés d'acheter le terrain requis afin de réaliser le désir de la Commission concernant l'élargissement de la rue Main à l'endroit en question, mais le prix demandé, 50 cents par pied carré, est tellement exorbitant que nous refusons de le payer.
>
> " Les propriétaires sont:—
>
> " 1. M. J. R. Moon, greffier du township de North-Himsworth, propriétaire du lot numéro 7, duquel nous avons besoin de 862 pieds, pour lesquels il demande $431. Son lot, qui mesure 69 pieds par 132 pieds, est évalué à $350 pour les bâtiments, et à $225 pour le terrain.
>
> " 2. M. Windsor, le propriétaire du lot 8, duquel nous avons besoin de 610 pieds carrés, pour lesquels il demande $310. Son lot, qui mesure 56 pieds par 132 pieds est évalué à $225 pour le terrain, et à $125 pour les bâtiments, soit en tout $350. Il nous faut aussi prendre du lot 9, propriété de M. Windsor, 198 pieds carrés, pour lesquels il demande $99. Le lot, qui mesure 66 pieds par 132 pieds est évalué à $225, les bâtiments à $250.
>
> " On ne déplacera pas les bâtiments. Dans les circonstances, nous aimerions à ce qu'on nous notifie si la Commission va consentir à ce qu'on laisse la question pendante jusqu'à ce que les propriétaires soient prêts à accepter un prix raisonnable, ou désirent-ils que nous demandions une ordonnance en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, nous donnant l'autorisation d'exproprier le terrain requis?"

Comme l'élargissement était nécessaire dans l'intérêt du public, la Commission a enjoint à la compagnie de commencer les travaux, et on a reçu depuis une demande de la compagnie de chemin de fer pour une ordonnance permettant à la compagnie de prendre les terrains requis pour l'élargissement de la rue, des propriétaires intéressés, M. J. R. Moon et M. W. T. Windsor.

On a signifié les propriétaires, et la Commission a reçu leur réponse. Ils s'opposent à l'émission d'une ordonnance enjoignant l'expropriation, pour le motif que cela nécessiterait le déplacement de maisons, ce qui aurait pour effet de causer des dommages aux jardins, et parce que la compagnie de chemin de fer ne leur a pas offert d'indemnité.

La compagnie de chemin de fer expose que l'acquisition du terrain n'implique le déplacement d'aucune maison. Les dispositions de la Loi des chemins de fer protègent entièrement les propriétaires dans toutes les objections qu'ils formulent. Les

travaux sont de la nature de ceux destinés à la commodité publique, et les intérêts privés des propriétaires ne peuvent les contrecarrer.

L'ordonnance peut être rendue.

Le sous-commissaire en chef Nantel a approuvé l'arrêt.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE FORT-WILLIAM DEMANDANT L'ÉMISSION D'UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN D'ÉTABLIR, À FORT-WILLIAM, DES HANGARS À MARCHANDISES, SÉPARÉS DES HANGARS DU QUAI.

Jugement verbal rendu par le chef adjoint de la Commission, SCOTT, à la fin de l'audition, le 16 décembre 1914:

Au sujet de la requête du *Board of Trade* de Fort-William concernant les installations aux hangars à marchandises pour les marchandises locales, nous avons eu l'avantage d'étudier la question sur les lieux avec notre fonctionnaire de service.

Il est vrai que les installations actuelles à l'extrémité nord-est sont peut-être un peu trop congestionnées, en ce qui concerne les abords, et l'espace réservé aux attelages n'est pas très grand. Le hangar lui-même est assez vaste pour faire face aux besoins, pourvu que les portes et la plate-forme permettent à un assez grand nombre d'attelages de s'y rendre. Quant au volume actuel des marchandises, il ne semble pas exister de congestion. Néanmoins, M. Murphy nous a montré un projet comportant un changement complet de méthode. Au lieu de manutentionner les marchandises locales du côté nord-est, on les manutentionnera à l'extrémité sud-est du hangar à marchandises n° 5. On ne peut le faire actuellement, car le passage souterrain de la voie ferrée qui mène à l'avenue Syndicate n'est pas pavée. Il y a quelque temps, un arrangement a été conclu entre la ville et le chemin de fer, au sujet de la construction du passage souterrain. On nous apprend que la ville a consenti à le paver, mais quelle a éprouvé des difficultés au point de vue légal dans l'obtention de l'argent. Ainsi que je l'ai fait observer, je pense qu'il y a une méthode—je pense qu'il existe plusieurs méthodes—au moyen de laquelle la ville pourrait être autorisée à obtenir légalement de l'argent destiné au paiement de sa part de ces travaux.

Je ne puis juger que la compagnie de chemin de fer soit de quelque manière à blâmer pour le retard apporté dans le pavage, pourvu que l'assertion portant que, en vertu de l'arrangement, la ville devait effectuer le pavage, soit exacte.

Lorsque le passage souterrain sera pavé, et je crois que la ville ne devrait pas retarder à se mettre en état d'exécuter ces travaux, le Pacifique-Canadien pourra alors procurer une meilleure installation en vue de la manutention des marchandises locales. Il y a actuellement deux portes à l'extrémité sud-est, mais, après avoir débattu le point avec M. Murphy, notre fonctionnaire de service nous apprend que la compagnie de chemin de fer peut pratiquer plus de deux portes, peut-être trois ou quatre et nous sommes d'avis que, en ce qui concerne le tonnage actuel, moyennant cette amélioration, il y aura assez d'espace pour manutentionner les marchandises locales de Fort-William, tant celles qui arrivent que celles qui partent. Lorsque le passage souterrain de l'avenue Syndicate sera en état d'être utilisé, il nous semble que le hangar actuel sera un endroit très convenable pour manutentionner rapidement les marchandises locales à leur arrivée ou à leur départ.

La requête est donc renvoyée.

Il va sans dire que nous veillerons à ce que les améliorations soient effectuées dès que le passage souterrain sera en état. Je ne doute cependant pas que la compagnie de chemin de fer fera les améliorations sans l'intervention de la Commission. Advenant toutefois le cas où elle négligerait de les effectuer—si elle est notifiée—nous veillerons à ce que la compagnie de chemin de fer opère un changement et procure d'aussi bonnes installations que possible à l'extrémité sud-est du hangar.

M. DOWLER: Me permettrez-vous de vous demander que, dans un sens, le renvoi soit considéré comme étant sans préjudice? Je suppose probablement que cette requête est en tout cas légale. Nous pourrons la renouveler.

Le CHEF ADJOINT DE LA COMMISSION: Certainement.

M. DOWLER: Nous pourrons la renouveler, lorsque nous constaterons l'effet du changement opéré par la compagnie.

Le CHEF ADJOINT DE LA COMMISSION: Vous êtes parfaitement libre de vous représenter devant la Commission en tout temps, si vous constatez que le changement projeté par la compagnie n'est pas satisfaisant.

PLAINTE DE D. A. BROWNLEE, RICHMOND, ONT., ET DE W. F. GARLAND, M.P., AU SUJET DES TAUX DE CHARBON.

Jugement rendu par M. le commissaire MCLEAN, le 24 décembre 1914:

Il est formulé une plainte portant que, dans l'expédition du charbon de la *Lehigh Valley Coal Company,* de Syracuse, N.-Y., à Richmond, Ont., le Canadian-Northern exige, pour sa partie du transport, entièrement par voie ferrée, d'Ottawa à Richmond, soit une distance de 19 milles, un taux de 60 cents. Le taux incriminé est obtenu au moyen d'un tarif exceptionnel en milles, spécialement applicable au charbon. Comme dans ce tarif on emploie le système de groupement de milles, la distance appropriée sur laquelle il faut baser le tarif est 20 milles.

Ainsi qu'indiqué par le connaissement soumis en même temps que la plainte, le wagon utilisé, sur lequel repose la plainte, a circulé de Coxton *via* le réseau du New-York-Central, arrivant à Ottawa par voie de l'Ottawa and New-York, dirigé par le réseau du New-York-Central.

Bien qu'elle vise le taux particulier exigé par le Canadian-Northern la plainte du requérant concerne plus particulièrement l'allégation qu'autrefois, lorsqu'il a expédié à Stittsville par voie du Pacifique-Canadien, puis transporté le charbon par wagon à Richmond, il a reçu les " taux d'Ottawa ".

La mention de " taux d'Ottawa " par le requérant doit être erronée. Les tarifs rangés dans les classeurs de la Commission révèlent que de juin 1904 à mai 1906, le taux de Stittsville à partir de Prescott a été 30 cents plus élevé par tonne nette qu'à Ottawa; de mai 1906 à février 1910, il a été de 17 cents plus élevé; tandis que du 10 février 1910 jusqu'à aujourd'hui, il a été de 8 cents plus élevé. D'après les relevés de la Commission, le Pacifique-Canadien n'a pas eu de taux de transit à partir des houillères.

Quant à la circulation du Pacifique-Canadien, le charbon pourrait être transporté de Prescott, soit par voie de Kempton et Smith's-Falls, dans lequel cas la distance de Stittsville est de 21 milles plus grande que la distance d'Ottawa; ou bien, il peut être transporté par voie d'Ottawa et, dans ce cas, la distance est de 15 milles plus grande que la distance d'Ottawa. En pratique, le charbon passe par Ottawa.

Bien que la désapprobation vise le taux du Canadian-Northern, elle concerne en réalité le taux total que le requérant paye actuellement, car la plainte se rapporte à la situation qui existait lors de l'utilisation du chemin de fer Pacifique-Canadien à Stittsville.

Le chèque suivant indique la situation du taux dans un transport à Stittsville et un transport à Richmond, les calculs étant faits d'après la tonne brute:

A Stittsville.

Coxton à Ogdensburg	$2 35	la tonne.
Bac, Ogdensburg à Prescott	0 20	"
C.P.R., Prescott à Stittsville	0 84	"
	$3 39	"

A Richmond.

Coxton à Ottawa, *viâ* O. & N. Y. Ry	$2 70	la tonne.
C.N.R., Ottawa à Richmond	0 67½	"
	$3 37½	"

Quand on compare le taux de transit autrefois exigé à celui actuellement applicable, il semble que la situation soit un peu meilleure, en ce qui concerne le taux du chemin de fer. Cela néglige l'étude de tous frais se rattachant au transport par wagon, de Stittsville à Richmond. Par conséquent, puisque la situation s'est quelque peu améliorée au sujet du taux total par voie ferrée, il ne semble pas que la partie du taux revenant au Canadian-Northern ait causé des dommages au requérant. Par suite, il ne semble pas que le requérant soit lésé.

Le chef de la Commission Drayton a pprouvé la décision.

PLAINTE DE LA " INDEPENDENT VAN & STORAGE CO., LTD., *re* LES TAUX EXIGÉS POUR LES EFFETS DE MÉNAGE.

Jugement rendu par le commissaire McLEAN, le 28 décembre 1914:

Les chiffres soumis par la réquérante, ainsi que ceux soumis par M. Beatty au nom du chemin de fer visent un nombre restreint de wagons. Il est impossible d'affirmer par ces chiffres si, dans la plupart des cas, les effets de ménage sont frappés d'un taux supérieur ou inférieur au taux minimum. Les chiffres n'indiquent pas que, dans les différents cas, on puisse transporter un chargement bien au-dessus du minimum. Il ne s'ensuit pas que, pour la raison que, dans un wagon constitué d'une manière particulière, on ne peut atteindre le minimum, le minimum soit outré pour tous les wagons de la même commodité, quelle que soit la manière dont les wagons soient chargés.

En vertu de la classification des tarifs du Transcontinental, des consignations d'effets de ménage, " libérés " entre Vancouver et des endroits à l'est des Grands lacs, appartiennent au taux de sixième classe avec un minimum de 20,000 livres, le minimum ordinaire affecté à cette classe étant de 24,000 livres. Quant aux expéditions à des endroits situés dans les provinces de la Prairie, ainsi qu'en ce qui concerne les expéditions entre des endroits de ces provinces, le taux de sixième classe avec le minimum normal de 24,000 livres s'applique. Néanmoins, sous le régime des tarifs spéciaux s'appliquent à ce transport, le taux est approximativement la moitié de celui prescrit par la classification des tarifs.

Les chiffres mentionnés par la requérante, tels que figurant dans le rapport de M. McCaul, indiquent pour les quatre wagons, d'une longueur de 36 pieds, un chargement total de 68,000 livres, et un minimum total de 80,000 livres. D'après les chiffres mentionnés, le chargement était de 14 pour 100 au-dessus du minimum. La lettre du 8 janvier, de M. Beatty, donne des détails pour trois wagons de 36 pieds. Les deux premiers de ces wagons concernant la circulation entre des endroits à l'ouest des Grands lacs, avaient un chargement minimum de 24,000 livres; le troisième avait un chargement minimum de 20,000 livres, et il concernait une expédition à un endroit à l'est des lacs. Le poids minimum total s'élève à 60,000 livres; poids total du chargement, 80,620; c'est-à-dire, le poids du chargement était de 18 pour 100 au-dessus du minimum. Si les deux premiers de ces wagons avaient circulé à un endroit à l'est des lacs, chacun d'eux aurait eu un minimum de 20,000 livres, ce qui aurait donné un minimum total rectifié de 60,000 livres; et, d'après le chargement donné, un poids de chargement de 34 pour 100 au-dessus du minimum.

La coutume suivie par la requérante en combinant des consignations moindres qu'un chargement de wagon de différents consignataires en des quantités constituant un taux de chargement de wagon, les dites quantités étant expédiées par la requérante, à titre de consignatrice, est en contravention avec la classification. Jusqu'à ce qu'il semble exister un motif valable de plainte de la part des consignateurs qui expédient des effets de ménage sous le régime des dispositions de la classification, il ne semble pas que la Commission soit justifiée d'intervenir.

Le chef adjoint de la commission Scott a approuvé le jugement.

PLAINTE PORTÉE PAR A. H. MYLAND, CALGARY, ALTA., CONCERNANT UN TAUX DE $3 PAR WAGON IMPOSÉ PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, DANS UN CAS OÙ UNE CONSIGNATION DE BESTIAUX A ÉTÉ TAXÉE À CALGARY, AU LIEU DE L'ENDROIT DE DESTINATION OÙ ELLE A D'ABORD ÉTÉ EXPÉDIÉE.

Jugement rendu par M. le commissaire McLEAN, le 5 janvier 1915:

La déclaration du requérant énonce qu'un très grand nombre de wagons de bestiaux qui lui sont consignés sont taxés à des endroits comme Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Buffalo, etc., de sorte que l'acheteur du bétail puisse bénéficier du taux de transit. Le requérant se plaint que si un wagon taxé à un endroit plus éloigné que Calgary est vendu à Calgary, le chemin de fer exige $3 par wagon, car le connaissement a été taxée à Calgary, au lieu de l'endroit de destination stipulé dans le premier connaissement.

Dans la requête de Hyde & Webster, dans la demande au sujet du changement de destination du trafic des chargements de wagon en transit, dossier 8659, par sa décision du 16 avril, la Commission a jugé que le taux de $3 par wagon pour le changement de destination du trafic d'un chargement de wagon était régulier, et dans cet arrêt la commision a exposé les services supplémentaires que devait effectuer le chemin de fer à l'égard du changement de destination. Voici quels étaient ces services:—

(1) Envoi d'une dépêche à l'agent à l'endroit où le changement doit être opéré. (2) L'agent de cet endroit doit surveiller le wagon. Cela peut l'obliger à aller au fourgon de queue de chaque convoi de marchandises qui passe, afin d'examiner les états du conducteur. (3) Lorsque le wagon est trouvé, il faut l'étiqueter de nouveau. Il faut changer le connaissement. Il faut ensuite séparer le wagon du convoi et le mettre sur une voie latérale. Cela nécessitera la formation de train, l'aiguillage, etc., et ces opérations occupent le temps du personnel du train et occasionne des retards au reste du convoi. Il faut ordinairement trier le wagon et le placer dans un autre convoi qui se rend au nouveau lieu de destination. (5) La compagnie de chemin de fer doit assumer la responsabilité légale de décider si la personne qui demande le changement de destination du wagon est propriétaire des marchandises, et si elle a le droit d'en disposer.

A la suite de cette décision, le chemin de fer a inséré dans ses tarifs une disposition relative au taux par wagon énoncé dans le jugement. Le changement dont on cherche ici la perception est exposé à l'article 5, page 7 de C.R.C., W.-1983.

Dans la cause de Hyde & Webster, le changement de destination en transit a impliqué une circulation au delà du premier endroit de destination. Dans les deux cas, le chemin de fer est prêt à exécuter son contrat de transport. L'expéditeur opère un changement. Il s'agit de savoir si la situation créée à Calgary tombe à juste titre sous le coup des dispositions tarifaires relatives au changement de destination en transit?

Le contrat du bétail et le connaissement fait sera soumis au bureau central de vérification du chemin de fer à Montréal, et l'endroit de destination sera taxé avec les taux à partir du lieu d'expédition. Si le wagon qui est destiné à un endroit au delà de Calgary est détenu à cette dernière ville, le premier contrat de bétail doit être adopté, et le connaissement doit être taxé à Calgary. Il faut aussi rectifier le connaissement. Il faut rectifier les états de l'agent à l'endroit de consignation, et il faut reviser l'état déjà transmis au siège social, cette revision étant nécessaire afin de pouvoir relever l'agent au premier lieu de destination, et de faire dans les livres l'inscription voulue au compte du nouveau lieu de destination.

Outre les articles des frais d'écriture et de comptabilité qu'entraîne ce changement dans le transit, il faut aussi tenir compte de l'avantage que reçoit un expéditeur en pouvant considérer un endroit comme Calgary comme un lieu "de commande". En effet, en substance, c'est à quoi cela se résume. L'expéditeur est en mesure de profiter des changements accusés dans les conditions du marché.

Dans les faits particuliers de la cause de Hyde & Webster, le nouveau lieu de destination était situé au delà du lieu d'interception, et plus loin que le premier lieu de destination. Cependant, une situation dans laquelle le lieu d'interception et la nouvelle

destination sont en deçà de la première destination rentre aussi dans le principe du jugement ci-dessus. Dans le cas présent, la livraison est effectuée à un endroit d'interception en deçà de la destination originaire. Le lieu d'interception devient la nouvelle destination. Néanmoins, quels que puissent être les points moins importants de différence entre les faits particuliers de la cause de Hyde & Webster et ceux de la cause actuelle, ils ne suffisent pas à soustraire la présente requête au principe de la cause Hyde & Webster. Le taux, prévu par le tarif, a été régulièrement imposé.

Le chef de la Commission Drayton a approuvé l'arrêt.

REQUÊTE DU "SHEPARD LOCAL IMPROVEMENT DISTRICT COUNCIL N° 12z4" SUR LA VOIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, le 7 janvier 1915:

Sur la demande du *Shepar Local Improvement District Council N° 12z4,* l'ordonnance 17511 fut émise, permettant aux pétitionnaires de construire une grande route sur la voie du Pacifique-Canadien sur la ligne de township décrite dans l'ordonnance. La grande route fut considérée comme une grande route nouvelle avec la conséquence que tous les frais de sa construction tombèrent sur le conseil de district.

La question fut ouverte par une seconde requête présentée par le conseil de district le 24 octobre 1912, dans laquelle le conseil prétendait que le passage demandé avait été construite en vertu d'une allocation de route que le Pacifique-Canadien avait déjà ouverte et qui fut fermée plus tard pour une raison ou une autre. Dans sa réponse à cette requête, la compagnie a montré que la fosse (censément la fosse de la grande route) avait été, par deux fois, remplie par la municipalité, et, par deux fois, ouverte par la compagnie afin de maintenir la fosse du chemin de fer; et que, en tout cas, le chemin de fer avait sans aucun doute droit de priorité sur la municipalité, de sorte que la compagnie ne devrait pas subir les frais pour l'ouverture ou la ré-ouverture du passage, selon le cas.

Aucune démarche nouvelle ne fut faite par les requérants jusqu'au 29 octobre 1914, lorsque fut envoyée la lettre suivante du Service des arpenteurs à Edmonton:

> "En réponse à votre lettre du 14 courant au sujet du passage à niveau sur l'allocation de route à l'ouest de la section 18-23-27-4. Je désire vous informer que je ne puis rien trouver de nouveau dans notre dossier, excepté que nous avons une lettre du ministère de l'Intérieur qui dit que le plan de localisation de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui traverse ce township, a été signé par M. W. D. Barclay, ingénieur en chef, le 31 janvier 1885, et que le township 23-27-4 fut arpenté au mois d'août 1883."

naturellement, les requérants, en conséquence, ont maintenu que les frais encourus dans la construction du passage à niveau et dans son entretien devraient tomber sur la compagnie du chemin de fer.

Dans sa réponse la compagnie a déclaré que le chemin de fer avait été construit et exploité dans l'année 1883 et que le relevé du township n'avait été approuvé que le 4 juillet 1884. La réponse signale également le fait que le directeur des relevés ne prétend pas, dans sa lettre, au droit de priorité pour ce qui regarde l'allocation de route, et que les seuls renseignements qu'il donne sont la date où le plan de localisation fut déposé aux archives, et la date où le township fut arpenté.

Pour qu'il n'y ait pas là occasion de se tromper, la Commission écrivit au directeur des relevés au sujet de sa lettre, exposant la contention de la compagnie que, bien que le chemin de fer fût terminé et en exploitation dans l'année 1883, le relevé du township ne fut approuvé que le 4 juillet 1884; cette communication ajoutait le désir qu'avait la Commission d'être renseignée d'une façon exacte sur la date à laquelle le plan du township fut approuvé et déposé aux archives.

Le 22 décembre le directeur des relevés a informé la Commission que son bureau n'avait pas ces détails, mais qu'on pourrait les obtenir de l'arpenteur en chef du ministère de l'Intérieur.

Subséquemment le ministère a informé la Commission que le relevé original du township fut approuvé et confirmé par l'arpenteur en chef le 4 juillet 1884, et envoyé par courrier, le 5 août 1884, au secrétaire-archiviste du bureau d'enregistrement des Titres fonciers. Ceci semble régler au delà de tout doute le jour où ce relevé vint en vigueur.

Les archives de la Commission ne remontent pas assez loin pour déterminer à quel temps la voie du Pacifique-Canadien fut construite à l'endroit en question. Le passage à niveau toutefois est à 18 milles, environ, à l'est de Calgary, et dans le rapport sur la construction du Pacifique-Canadien qu'a fait M. Schreiber, ingénieur en chef de l'Etat pour la direction des voies ferrées, il est montré que le chemin de fer avait atteint un point 40 milles à l'ouest de Calgary au mois de septembre 1883.

D'après les témoignages, la construction du chemin de fer a droit de priorité à cet endroit.

Le commissaire McLean était d'accord.

VOIE DE COMMUNICATION ENTRE LE GRAND-TRONC ET LE PACIFIQUE-CANADIEN, CALGARY, ALTA.

Jugement: le sous-commissaire en chef SCOTT, le 7 janvier 1915.

A une audition de cette question lors d'une des séances récentes de la Commission à Calgary, des représentants de la cité et des commerçants de Calgary, ont appuyé fortement sur la nécessité d'avoir quelque communication entre les voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à Calgary. D'après leur déclaration il appert que la ville de Calgary compte 206 maisons de gros et autres industries servis par le Pacifique-Canadien au moyen de voies de chargement. Il serait indubitablement dans l'intérêt de la plupart de ces industries, ainsi que dans celui de la compagnie du Grand-Tronc, que cette communication soit établie. La compagnie du Pacifique-Canadien prétend (et avec raison, je crois) que cette communication non seulement ne serait d'aucun profit pour la compagnie mais qu'elle lui causerait quelque perte dans son commerce actuel. Toutefois, l'établissement de cette communication est si manifestement exigé par l'intérêt public que le Pacifique-Canadien ne s'oppose pas très fortement sur la valeur intrinsèque de la question, mais il demande que si la Commission ordonne la construction d'une voie de communication, aucune portion des frais ne soit départie au Pacifique-Canadien.

La compagnie du Grand-Tronc, bien qu'elle désire la communication, a déclaré franchement qu'en ce moment elle n'a pas les fonds nécessaires pour décharger une dépense imputable sur le capital. Cette compagnie a proposé que si la communication fut construite par le Pacifique-Canadien le Grand-Tronc paierait volontiers un certain montant chaque année à titre de loyer. A tenir compte de la position du Pacifique-Canadien dans cette affaire il me semble que ce serait injuste de demander à cette compagnie d'encourir quelque dépense que ce fut pour cette communication.

La Commission a étudié un nombre d'emplacements où il serait possible de poser la voie de communication, et nous avons finalement décidé que le meilleur endroit pour cette communication serait immédiatement à l'est de l'élévateur *Globe*. Si la communication se construit on pourrait acquérir un lopin de terrain sur le côté est de la propriété *Globe Elevator*, ou sur le côté ouest de la propriété du Pacifique-Canadien qui est contiguë à la propriété de l'élévateur. Ce sera bien de dire, je crois, que la Commission sera satisfaite d'une voie de communication sur l'une ou l'autre de ces deux propriétés que j'ai mentionnées, de sorte que les partis qui entreprendront d'acquérir le terrain pour cette voie auront l'alternative d'un autre emplacement au cas où le premier choix d'un endroit sera contesté.

Comme j'ai dit plus haut, la compagnie du Grand-Tronc déclare qu'elle n'a pas les fonds voulus pour payer les travaux en question. Il n'y a rien qui puisse me faire douter de l'exactitude de cette assertion. Si cette voie de communication est jamais posée elle devrait être construite par la compagnie du Grand-Tronc ou par les commerçants qui la désirent, par le gardien de leurs intérêts, la corporation municipale. Si le Grand-Tronc refuse d'entreprendre ces travaux sur aucun des emplacements choisis—nonobstant le fait que la Commission consent à lui donner le droit d'exproprier l'un ou l'autre de ces emplacements, et d'en faire déterminer la valeur par l'arbitrage—alors la Commission est prête à émettre une ordonnance qui oblige le Grand-Tronc à construire la voie de communication à condition que le montant requis pour couvrir les frais de cette construction soit fourni par la ville, avec l'entente que ce montant, avec intérêt à 6 pour 100 soit remis à la ville par la compagnie du chemin de fer en versements de tant par wagon pour chaque wagon qui fait le trajet sur la voie en question. Ce remboursement à la ville serait au taux de $5 du wagon pour tous les wagons chargés de marchandises de la sixième classe ou d'une classe plus élevée; et de $3 du wagon pour tous les wagons chargés de marchandises appartenant à une classe plus basse que la sixième; le Grand-Tronc devra obtenir un revenu net d'au moins $8 du wagon avant de payer à la ville les $5 et $3 mentionnés ci-dessus. Si le revenu du wagon n'est pas suffisant pour donner $8 au chemin de fer plus un remboursement à la ville, alors ce remboursement devra être réduit de façon à laisser $8 à la compagnie du chemin de fer.

J'ai dit que la Commission accordera à la compagnie du chemin de fer le droit d'exproprier ou la propriété de la *Globe Elevator Company*, ou la propriété du Pacifique-Canadien. Ce dernier déclare que son terrain, bien qu'inoccupé aujourd'hui sera requis pour l'expansion future. Mais, admettant que ce terrain sera requis à une date future, néanmoins l'intérêt public qui requiert cette communication demeure prépondérant. Si l'on prend la propriété de la compagnie du Pacifique-Canadien cette compagnie devra être traitée comme un propriétaire particulier et devra recevoir une compensation convenable.

Naturellement la question se pose de savoir quel montant la ville devrait être tenue de déposer au cas où elle accepterait cette proposition. L'ingénieur en chef de la Commission propose un dépôt de $25,000 comme étant suffisant pour défrayer l'achat du terrain et la construction de la voie; mais j'ose croire que la chose pourrait être réglée à l'amiable entre le Grand-Tronc et la ville au cas où la ville ferait marcher l'entreprise.

Dans le choix d'un emplacement pour cette voie de raccordement nous avons tenu compte de l'information soumise par le *Board of Trade* que nombre d'établissements que le Pacifique-Canadien sert au moyen de voies industrielles particulières, seront en dehors de la limite de quatre milles qui régit l'aiguillage commun. M. Lanigan, le gérant du trafic de la compagnie du Pacifique-Canadien assure la Commission que sa compagnie ne sera pas trop exigeante et n'insistera pas sur une interprétation trop stricte de l'ordonnance relative à l'aiguillage commun. En tout cas, l'affaire est entièrement dans les mains de la Commission et nous pouvons voir que les intéressés de Calgary qui sont à plus de quatre milles du point de raccordement, seront traités avec justice.

Aucune ordonnance ne sera émise tant que le Grand-Tronc et la ville n'ont pas communiqué avec la commission en cette affaire. Nous croyons qu'une voie de communication à Calgary devrait être installée dans l'intérêt public; mais, comprenant les frais plutôt élevés qui seraient encourus, et la position du Grand-Tronc, nous ne nous sentons pas disposés à obliger la compagnie de chemin de fer d'encourir ces dépenses à moins qu'elle ne reçoive de l'aide pécuniaire telle que nous l'avons proposée.

Le commissaire Goodeve était d'accord.

CONCERNANT UNE REQUÊTE QUI DEMANDE UNE ORDONNANCE QUI AMÉLIORE LES TAUX ARBITRAIRES ET INJUSTES SUR LE MOUVEMENT ET DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS À DESTINATION, ET EN PROVENANCE DE FREDERICTON, N.-B. (PACIFIQUE-CANADIEN ET INTERCOLONIAL); REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DEMANDANT UNE NOUVELLE AUDITION AU SUJET DU JUGEMENT ÉMIS LE 18 JUILLET 1914.

Jugement, M. le commissaire McLean, le 7 janvier 1915.

En date du 18 juillet 1914 un jugement fut émis concernant la plainte du *Board of Trade* de Fredericton, N.-B., au sujet des taux prétendus arbitraires et injustes sur le mouvement des voyageurs en entrant à, et en sortant de Fredericton, N.-B. Le point qui est actuellement en litige fut énoncé dans le jugement dans les termes suivants:

"Au cours de son témoignage M. Wells, qui représentait le chemin de fer a déclaré qu'en général les prix du passage en provenance de Fredericton étaient moindres que ceux exigés en partant de Saint-Jean, excepté dans les cas où il y avait concurrence; et que, partout où les prix étaient décidés à base de distance par milles, Fredericton jouissait d'un tarif moins élevé. Il appert que dans les cas où il y a dans Saint-Jean une concurrence active qui n'existe point à Fredericton, cela peut donner naissance à Saint-Jean d'une base moins élevée pour la computation des taux. En tant que le favoritisme ainsi créé n'est pas injuste, il est permis par la loi concernant les chemins de fer. Toutefois, bien qu'il puisse y avoir, à cause de la concurrence, une justification d'un tarif moindre plus une distance plus grande, comme par exemple à Moncton, il ne s'ensuit pas que cela justifie l'octroi d'un tarif identique pour une distance moins grande là où cette concurrence n'existe pas. Néanmoins le chemin de fer établit le tarif à Moncton comme le maximum à destination d'endroits intermédiaires, bien qu'on ne prétend pas à l'existence de la concurrence à ces endroits.

"Dans sa réplique le chemin de fer a attiré l'attention sur la coutume établie: de baser le tarif à des endroits qui n'ont pas de concurrence en ajoutant au tarif de compétition le prix du passage local jusqu'au point de jonction. Mais pour ce qui regarde les taux de Moncton et de Saint-Jean on ne suit pas cette coutume. On a égalé le tarif de Moncton parce que, ainsi que M. Wells l'a déclaré, le chemin de fer veut avoir une part dans ce trafic. L'extension de ce tarif à Saint-Jean est une affaire de choix et non de concurrence. En outre, pour ce qui a trait au tarif de compétition en provenance de Saint-Jean, ce tarif n'est pas limité à des endroits où existe la concurrence. Il s'applique également aux haltes sur la ligne principale. C'est-à-dire que le tarif de compétition devient le maximum pour ces stations, bien qu'on n'y déclare pas l'existence de concurrence. D'ailleurs, dans la réponse du chemin de fer il est déclaré que la coutume relativement au trafic sur les lignes secondaires, est ceci:

"En computant les taux en provenance d'endroits au nord et au sud de la ligne principale tels que Fredericton, St-Stephen, St-Andrews et Woodstock, le taux fut déterminé en ajoutant au tarif de compétition le prix du passage simple jusqu'au point de jonction.

"Bien que l'existence d'une concurrence assez puissante à un endroit quelconque fasse en sorte que le chemin de fer soit assez justifié en se soustrayant aux défenses de la commission pour ce qui concerne le favoritisme si le même tarif ne s'étend pas à un autre endroit où la concurrence n'existe pas, ce n'est pas la situation actuelle. Le chemin de fer, pour des raisons de politique administrative, a étendu l'avantage des taux de compétition à des endroits où la concurrence n'existe pas. Les faits étant ainsi, la contention de Frede-

ricton est bien fondée; et tant que la condition existera telle que nous la voyons, les taux de St-John devraient être le maximum pour Fredericton."

Après l'émission du jugement on a reçu une communication de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien déclarant que puisque la question n'avait pas été présentée devant la commission, ils n'avaient pas pu la développer de manière à faire ressortir tous les faits essentiels impliqués. Selon leur allégation le principe énoncé dans l'extrait du jugement ci-dessus, pourrait s'accepter comme étant de vigueur pour ce qui concerne le mouvement des marchandises, mais il y avait des conditions spéciales qui, en cette affaire, allouaient une distinction entre le mouvement des marchandises et le mouvement des voyageurs. Cette communication a déclaré aussi que la coutume de fixer les taux de passage pour les voyageurs à destination, et en provenance des endroits intermédiaires, de sorte qu'ils ne dépassent pas le taux de passage à des endroits plus éloignés sur la ligne principale, existait dans tout le continent de l'Amérique du Nord, et qu'aux Etats-Unis l'*Interstate Commerce Commission* ne s'était pas opposée à cette coutume, chez les chemins de fer. Ensuite le chemin de fer a demandé une nouvelle audition de la question afin qu'il puisse developper pleinement tous les faits qui s'y rapportent.

Sur examen de certains tarifs nous avons trouvé que cette coutume est d'un usage bien plus répandu qu'il ne paraissait dans le plaidoyer fait devant la commission à l'audition de St-John. Cet examen montrait par exemple:

Le taux de $10, deuxième classe, en provenant de St-John s'applique strictement à toutes les stations intermédiaires jusqu'à Montréal où le taux de première classe dépasse $10; en d'autres termes ce tarif revient en arrière jusqu'à Bury, Qué., qui est à 54 milles en dedans de la frontière.

Aux stations sur l'embranchement Drummondville (depuis Foster) le taux de $10 s'applique également en concurrence avec l'Intercolonial à destination de Montréal.

La situation est la même sur l'embranchement St-Hyacinthe, depuis Farnham.

Le taux de $10 s'applique aussi aux stations intermédiaires sur ces embranchements jusqu'à Drummondville.

A tous les autres points non assujettis à la concurrence du chemin de fer Intercolonial des taux arbitraires sont ajoutés au taux de $10.

En vue de ce qui a été soumis par le chemin de fer et de ce qui a été démontré par les tarifs, il a semblé à propos que les chemins de fer en général eussent l'occasion de se faire entendre. En conséquence l'audition a été fixée au 17 novembre, alors que la question a été discutée par les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, Canadian-Northern, Michigan-Central, et Toronto, Hamilton et Buffalo. On a constaté qu'il était nécessaire de se procurer d'autres renseignements au sujet de la pratique suivie aux Etats-Unis et aux jugements rendus par l'*Interstate Commerce Commission.* Les renseignements en question sont maintenant devant la Commission.

La question telle que présentée à l'audience par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien était en quelque sorte une élaboration de ce qui avait été dit dans sa lettre ci-dessus mentionnée. Il y était déclaré ce qui suit:—

> "Il est très praticable d'exiger pour une consignation de marchandises un taux de concurrence qui soit moins élevé que le taux pour une semblable consignation fixé pour aller ou retour s'appliquant à certain point intermédiaire. Le voiturier a le contrôle absolu des marchandises qui ne peuvent être déchargées sans son consentement et ne peuvent être consignées à partir d'un point intermédiaire sur paiement du taux moins élevé du point au delà.
>
> "D'un autre côté, cependant, un voyageur peut acheter un billet de parcours total au taux le moins élevé jusqu'au point de concurrence le plus éloigné et quitter le convoi à tout point intermédiaire, ou il peut faire venir un

billet du point de concurrence le plus éloigné et prendre le train à un point intermédiaire auquel s'applique un taux de transport plus élevé.

"Ainsi l'on voit qu'en tant qu'il s'agit du prix de transport des voyageurs, il est impraticable de fixer pour les points intermédiaires sur la ligne-mère des taux moins (plus) ? élevés que les taux s'appliquant aux points au delà, sur la même ligne."

Le Michigan Central a démontré que sa pratique était la même que celle du Pacifique-Canadien. Le Grand-Tronc, sans produire de preuve, a appuyé la même attitude générale.

Le fait que la pratique peut être d'un usage général n'est pas, naturellement, une réponse à l'allégation de distinction injuste. La question est de savoir si la distinction alléguée constitue une injustice ou une préférence indue en vertu de la loi des Chemins de fer.

En ce qui concerne la pratique suivie aux Etats-Unis, la loi à l'effet de réglementer le commerce, telle qu'amendée le 8 juin 1910, décrète ce qui suit dans son article 4—article concernant le transport à longue et à courte distances:—

"....Conformément aux dispositions de la présente loi, nul voiturier ne peut légalement exiger ou recevoir une compensation plus considérable dans l'ensemble pour le transport des voyageurs, ou de propriété de cette nature pour une distance plus courte que pour une distance plus longue, la distance plus courte étant comprise dans la distance plus longue...."

Cependant, cette prohibition est atténuée par une disposition subséquente dans l'article, en vertu de laquelle, sur requête à l'*Interstate Commerce Commission,* l'on peut obtenir l'autorisation d'exiger moins sur une longue que sur une courte distance pour le transport des voyageurs ou des marchandises. Auparavant, l'article relatif au transport à courte et longue distances était déterminé par les mots " circonstances et conditions substantiellement identiques."

Cependant, cette différence de langage ne s'applique pas à la description de la route parcourue par le transport en question, de sorte que le jugement rendu dans la cause de *Baer Bros. Mercantile Co. vs Missouri Pacific Ry. Co.,* et *Denver and Rio Grande Ry. Co.* en avril 1908, 13 I.C.R., 336, est pertinent comme indiquant la pratique suivie par l'*Interstate Commerce Commission.* Il est vrai que dans cette cause il s'agissait de transport de marchandises, mais les dispositions de l'article relatif au transport à courte et longue distances s'appliquent également au transport des voyageurs. Dans ce cas, le transport en question passait auparavant à travers la ville de Leadville, Colorado, les convois de voyageurs et les trains de marchandises circulant à travers cette ville. Subséquemment, la route fut modifiée de telle façon que le transport se faisait à travers un point de bifurcation connu sous le nom de Malta Junction, et le trafic à destination de Leadville fut ensuite transporté sur un embranchement de 4½ milles de longueur. Les paroles suivantes, qui se trouvent à la page 336, sont pertinentes à l'interprétation de ce que signifie la description de la route en vertu de l'article relatif au transport à courte et longue distances:—

"Dans ces circonstances, nous sommes enclins à décider que Leadville ne devrait pas être traitée comme station intermédiaire selon l'interprétation de l'article 4. Une ville pourrait être intermédiaire, bien que située à une courte distance de la ligne du chemin de fer, de façon à ce que la voie ferrée ne passe pas littéralement à travers cette ville. Mais lorsque, comme dans le cas actuel, la ville est reliée à la ligne-mère par un embranchement exigeant un service distinct et indépendant dont le coût est considérable, elle ne devrait pas être considérée comme intermédiaire."

Plus récemment, en 1914, l'*Interstate Commerce Commission* a traité cette question dans la cause de *Dood vs T. and P. Ry. Co., Unreported Opinion* A-223. Dans

cette cause, il s'agissait d'un taux plus élevé sur du liard d'Annona, Texas, à Springfield, Missouri, une distance moindre que de Shroveport, Louisiane, à Kansas City, Missouri, une distance plus longue. La commission a jugé que les points en question n'étaient pas intermédiaires par la route directe ou les routes ordinaires du mouvement, et la plainte de contravention à l'article 4 de la loi pour réglementer le commerce a été renvoyée.

La distinction entre le mouvement de l'embranchement et le mouvement de la ligne-mère se rapportait à la distinction en question en tant que sa portée était délimitée par l'article 4. En outre, la Commission a reconnu que lorsqu'il y a dissimilitude de circonstances, il n'est pas illégal d'exiger un taux un peu plus élevé des stations d'embranchement jusqu'à un point particulier, que pour des stations également éloignées, sur la ligne-mère jusqu'au même point.

Logan *et al. vs* Chicago and N.W. Ry. Co., 2 I.C.R., 431.

Bureau de Winston-Salem *vs* N. and W. Ry. Co., 26 I.C.C., 151.

Page Milling Company *vs* N. and W. Ry. Co., 30 I.C.C., 610.

En tant qu'il s'agit d'une déclaration explicite, il ne semble pas y avoir eu de décision au sujet de la phase particulière de la réglementation des taux de transport des voyageurs comprise dans la requête actuelle. De fait la Commission, dans ses *Conference Rulings,* 304, paragraphe F. du 13 mars 1911, que l'on trouvera reproduits dans son *Conference Bulletin* n° 6, a dit:—

> "Que si un voiturier est autorisé à maintenir des taux d'aller et retour à partir d'un endroit, lesquels taux ne sont pas conformes à l'article 4 il peut établir sur les embranchements raccordés à la ligne-mère à ces points des taux plus élevés que les taux arbitrairement fixés, ou par les trains locaux des embranchements, sans y être spécialement autorisé par la Commission."

Ceci cependant s'applique non à un cas où le taux de la distance la plus longue est fixé au maximum, mais à un cas où l'exemption à l'application rigide de l'article est accordée. Mais il est à présumer que la commission n'exigerait pas de plus grande concession pour les points des embranchements lorsque le taux de concurrence est fixé au maximum par le voiturier sur le mouvement de la ligne-mère, que lorsque la Commission elle-même exempte le voiturier de la nécessité de l'appliquer ainsi. Cette conclusion est corroborée par la pratique déjà mentionnée au sujet des taux de transport des marchandises. Un exemple particulier peut être cité comme indiquant le mode d'adoption des taux dont on se sert dans la pratique.

Il paraît que le prix d'un billet de première classe entre Chicago et Spokane est maintenant de $46.10. La distance en passant par Saint-Paul et les lignes courtes est de 1,885 milles. De Chicago à Spokane, par la ligne Union-Pacifique, en passant par Omaha, Ogden, Pocatello et Umatilla Junction, la distance est de 2,415 milles. Lorsque le mouvement se fait par Granger, la distance n'est guère moindre, savoir: 2,349 milles. Dans ce cas, conformément à la pratique ordinaire, la ligne courte établit le taux entre le point initial et le point terminal. Outre cela, le taux de parcours de la ligne courte est établi comme étant le maximum jusqu'aux points intermédiaires dans le cas du mouvement en ligne directe lorsque le taux ordinaire de parcours par mille est plus élevé. Mais pour le mouvement vers l'ouest d'Umatilla à Portland, soit une distance de 187 milles, les prix de transport sont établis en ajoutant au taux exigé jusqu'à Umatilla Junction le taux local pour le parcours au delà de cet endroit; c'est-à-dire que le facteur de concurrence est limité à la partie de la route par le taux de parcours de la ligne courte. Bien qu'il ne paraisse pas qu'une sanction explicite ait été donnée à cette pratique par l'*Interstate Commercial Commission,* il ne semble rien y avoir dans ses décisions qui trouve cela injustifiable.

L'article 315 de la Loi des Chemins de fer du Canada décrète ce qui suit:—

> "Tous tels péages seront toujours, dans des circonstances et des conditions subtantiellement identiques, relativement au trafic du même genre, transporté

sur des sortes de wagons semblables, sur la même partie de la ligne du chemin de fer, exigés également de toute personne et au même taux, soit au poids, au nombre de milles parcourus, ou autrement."

Le paragraphe 5 du même article décrète que—

"La Commission n'approuvera et ne permettra aucun péage qui, pour la même sorte de marchandise ou pour les voyageurs transportés dans des conditions substantiellement les mêmes, dans la même direction, sur la même ligne, est plus considérable pour une distance plus courte que pour une distance plus longue, dans laquelle cette distance plus courte est contenue, à moins que la Commission ne soit convaincue que, par suite de la concurrence, il est opportun de permettre ces péages."

Dans la requête de J. S. Mitchel & Co., datée du 1er février 1911, dossier 16686, la Commission a été mise au fait de la situation suivante: Sur une consignation à Boynton, Qué., un taux plus élevé a été exigé par le Boston & Maine que pour les stations de Beebe Junction et de Rock-Island, lesquelles sont plus éloignées sur la ligne. La situation était telle que pour les points les plus éloignés, il existait des taux de denrées, tandis que pour Boynton, qui n'était qu'une station à signaux, on ne pouvait se servir que du taux de milles de parcours. En réglant cette question, la Commission a décidé que, la dissimilitude des circonstances n'ayant pas été démontrée, et nul plaidoyer n'ayant été produit à l'effet que le taux moins élevé pour la distance la plus longue était attribuable à la concurrence, elle avait le pouvoir de désavouer le taux en vertu du paragraphe 5 de l'article 315.

Comme il a déjà été dit, le chemin de fer Pacifique-Canadien fixe le même taux pour Saint-Jean que pour Moncton, le taux de Moncton étant fixé pour se conformer au taux de l'Intercolonial. D'après les tarifs produits à la Commission, il semblerait que l'Intercolonial prolongeât son taux de Moncton jusqu'à Saint-Jean.

La Commission a constaté qu'à Saint-Jean et à Montréal il existe des conditions de concurrence. D'après ce qui lui a été soumis à l'audience précédente, il semblerait que l'extension de ce taux de concurrence aux points intermédiaires de la ligne-mère fût une question de simple gratuité de la part du chemin de fer. En y réfléchissant à la lumière de ce qui a été soumis, cette conclusion paraîtrait erronée. Il semble qu'en pratique, un individu voyageant jusqu'à un point entre Saint-Jean et Montréal, le point de départ étant Montréal ou Saint-Jean, devrait pouvoir acheter un billet d'entier parcours pour l'un ou l'autre de ces points, puis s'en servir pour se rendre à un point intermédiaire. Ceci a pour effet d'empêcher, dans le voyage au point intermédiaire, l'application du taux par mille de parcours. Le voyageur peut aussi commencer son voyage à un point intermédiaire sur la route de Montréal, par exemple, et se rendant à Montréal, faire acheter un billet à Saint-Jean. Il peut alors se servir de son billet pour se rendre à destination, et cela a aussi pour effet d'empêcher l'application du taux par mille de parcours. Cette situation peut se produire où le taux de concurrence est moindre que le taux par mille de parcours au point intermédiaire en question. On a représenté à la Commission qu'autrefois, sur les lignes du Pacifique-Canadien dans l'ouest du Canada, le taux du littoral n'étant pas fixé au maximum pour les points intermédiaires, les gens qui voyagaient à partir de ces points intermédiaires faisaient venir leurs billets du littoral, et que c'est par suite de ces pratiques que l'on a établi la méthode actuelle qui porte au maximum le taux du littoral. Il semblerait certainement que tout voyageur dont les déplacements sont un tant soit peu réguliers apprendrait bientôt à tirer parti d'un pareil arrangement.

Si, dans le cas du transport des marchandises, il existe un taux plus élevé à partir d'un point intermédiaire jusqu'à destination, les marchandises, pour profiter du taux moins élevé du transport vers Montréal, en supposant, par exemple, qu'il y eut, de Saint-Jean à Montréal un taux plus bas qu'à partir d'un point intermédiaire

vers la même destination, seraient obligés de se rendre à Saint-Jean au taux local puis de reculer vers l'ouest à travers le point intermédiaire jusqu'à Montréal. C'est ce qui est réellement arrivé aux Etats-Unis vers les "septantes" du siècle dernier, alors que des endroits tels que Pittsburg faisaient transporter des marchandises jusqu'au littoral de l'Atlantique, afin d'obtenir l'avantage des taux du littoral de l'Atlantique sur les marchandises à destination de l'ouest. La situation actuelle relativement au canal de Panama offre une condition semblable, bien que, dans ce dernier cas, il y ait une route par eau et par voie ferrée au lieu d'une route complète par chemin de fer. Les marchandises sont transportées de points à l'ouest de Chicago par chemin de fer jusqu'au littoral de l'Atlantique afin de profiter du taux de transport par eau entre le littoral de l'Atlantique et la côte du Pacifique.

Dans le cas du transport des voyageurs, il est plus rare que l'on fasse un aussi long détour que lorsqu'il s'agit du transport des marchandises afin de profiter de la réduction du taux de transport. La route en droiture, l'économie du temps et les dépenses incidentes résultant d'un parcours plus prolongé sont des facteurs qui exercent une influence sur le mouvement des voyageurs. Mais comme il a été dit, il n'est pas nécessaire qu'un voyageur aille en personne acheter son billet au point le plus éloigné qui jouit d'un taux de concurrence. L'effet de la concurrence au point le plus éloigné peut ainsi être étendu par l'acte du voyageur sur toute la route entre les deux points terminaux où s'exerce la concurrence, vu que le voyageur peut profiter du taux forcément adopté au lieu de payer d'après le taux par mille de parcours. La seule limitation apparente est le contrôle des bagages. Il ne semble pas cependant que cela soit un facteur prohibitif.

La prétention du chemin de fer à l'effet qu'entre Saint-Jean et Montréal, il y a concurrence sur toute la ligne est tout à fait plausible. Il y a concurrence réelle au point de départ et au point d'arrivée, et le choix potentiel du voyageur d'intention étend l'effet de la concurrence à tout le voyage.

L'article 315 de la Loi des Chemins de fer décrète qu'en ce qui concerne le transport de même nature, "......dans des circonstances et des conditions substantiellement identiques......transportés dans ou sur des wagons semblables passant sur la même partie de la ligne de chemin de fer......", il y aura égalité de taux.

Le paragraphe 6 de l'article 315 ne s'applique pas à la requête actuelle, vu qu'il concerne tout simplement le pouvoir qu'a la Commission de déclarer que "certains endroits sont des points de concurrence" selon l'interprétation de la Loi des chemins de fer. Dans sa décision relative aux Taux de l'Ouest, à la page 11, la Commission a déclaré ce qui suit:—

> "Les paragraphes 5 et 6 sont les articles relatifs aux parcours de longue et de courte distances, dont l'effet est de permettre la réduction des taux à un point de concurrence, même si ce taux réduit est moindre que le taux exigé pour le transport sur des distances plus courtes le long de la même ligne de points intermédiaires. Ces paragraphes sont des articles qui reconnaissent directement la nécessité, dans des cas convenables, de l'exploitation à un taux réduit, justifié par des conditions de concurrence. Il en résulte en conséquence que des péages moindres peuvent être légaux dans de telles circonstances, et qu'une distinction peut exister entre diverses localités sans que cette distinction constitue une pratique illégale."

Il ne semble pas nécessaire de développer ici la signification des paroles contenues dans l'article principal, savoir: "passant sur la même partie de la ligne de chemin de fer," ni celle des autres paroles énoncées dans le paragraphe 5 de l'article, savoir: "......dans la même direction sur la même ligne est plus élevé pour une distance plus courte que pour une distance plus longue, dans laquelle cette distance plus courte est comprise......" La signification de ces limitations a été traitée dans *Malkin &*

Sons v. *Grand Trunk Ry. Co , 8 Can. Ry. Cas., pages 186 et 187;* voir aussi *Almonte Knitting Co.* v. *Canadian Pacific and Michigan Central Ry. Cas , 3 Can Ry. Cas.,* 441

Il ressort clairement de la portée générale de l'article 315 que la Commission a le pouvoir de reconnaître l'existence de la concurrence est un facteur qui crée des circonstances et des conditions dissemblables, et lorsque la Commission est convaincue que cette concurrence existe, elle peut permettre le péage le moins élevé au sujet de la section dans laquelle existent les circonstances et les conditions dissemblables ainsi créées.

Lors de l'audience précédente, la décision sur le point dont il s'agit ici dépendait de l'absence de concurrence au point intermédiaire sur le mouvement de la ligne-mère. Maintenant, après plus ample considération et audition de la preuve l'existence de la concurrence terminale sur le mouvement de la ligne-mère est établie. En conséquence, la décision du jugement préalable en ce qui concerne le point dont il s'agit devrait être revisée.

Le commissaire en chef Drayton: A la lumière des renseignements plus amples maintenant devant la Commission, je crois devoir donner mon adhésion au renvoi de la requête de la Chambre de Commerce de Fredericton. Il est regrettable que le dossier n'ait pas été plus complet en premier lieu.

Rapporté dans 17, Can. Ry. Cas. 433, 439.

REQUÊTE DE LA CONVENTION CENTRALE DES CERCLES AGRICOLES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, DEMANDANT LE PRIVILÈGE D'EXPÉDIER DES CHARGES MIXTES DE WAGONS DE FARINE ET DE MOULÉE (EN SACS), DE FOIN ET DE PAILLE EN BALLOTS, AUX TAUX DES CHARGES DE WAGONS.

Jugement, commissaire en chef Drayton, 7 janvier 1915:

Cette requête a été entendue à Vancouver à une audience tenue en octobre 1913. La compagnie du chemin de fer était représentée, mais nul n'ayant comparu pour les requérants, aucune décision n'a été prise, et la question a été subséquemment abordée par correspondance.

Les requérants allèguent que le refus par la compagnie de consigner ainsi des charges mixtes de wagons de farine, de moulée et de foin cause des torts aux colons, dont un grand nombre désireraient acheter ces produits en gros, durant les périodes de temps où ils peuvent se les procurer à des prix raisonnables, et comme ils ne peuvent les acheter ainsi, ils sont forcés de les acheter des marchands de détail à des prix beaucoup plus élevés.

Je suis d'avis que la requête doit être renvoyée.

On ne saurait considérer comme un mouvement de denrées en quantités du commerce de gros une consignation de foin moindre qu'une charge de wagon. D'après la classification actuelle, le foin est transporté par charges minimums de 20,000 livres.

Le département du trafic a examiné avec beaucoup de soin les divers tarifs et classifications qui s'appliquent à d'autres endroits, et il fait rapport que nul tarif ou classification ne permet un mélange de charge de wagon tel que demandé; et que, d'un autre côté, d'après la présente classification, le foin et la paille, par charge de wagon, sont transportés comme 10ième classe à un minimum de 20,000 livres par wagon, tandis que la farine et autres produits de la meunerie, par charges de wagon, tombent dans la 8ième classe à un minimum de 30,000 livres.

Vu le minimum peu élevé s'appliquant au foin et le minimum plus élevé ainsi que le taux plus élevé s'appliquant à la farine et aux autres produits de la meunerie, je ne puis voir quel avantage résulterait pour les requérants qui puisse être en aucune manière compatible avec le dérangement général de la classification.

La classification à l'ouest du lac Supérieur offre un certain nombre de rubriques distinctives s'appliquant à des groupes de denrées qui peuvent être consolidées en charges de wagon, aux taux des charges de wagon; mais en vertu de la règle 2 (*c*), lorsque les divers articles de ces mélanges sont assujettis à différents taux de classification s'ils sont expédiés séparément par charges de wagon, toute la charge mixte de wagon est taxée au prix minimum de la charge de wagon, et au plus haut minimum du poids de la charge de wagon. Ceci est en pratique la règle universelle pour la classification du transport des marchandises.

Si l'on faisait droit à la requête, il faudrait qu'elle fut assujettie à cette règle, à moins de défaire tout le plan de la classification mixte, de telle façon que les articles les plus lourds, comme la farine, etc, devrait faire place aux articles plus légers tels que le foin et la paille, sans réduction correspondante du poids minimum de la charge de wagon, le résultat étant que le taux sur un wagon mixte de ce genre serait de la 8ième classe au lieu de la 10ième classe qui lui est inférieure et serait accompagné d'une charge minima du poids de 30,000 livres.

Jusqu'ici je n'ai traité la question qu'au point de vue de la classification.

La compagnie a cependant un tarif spécial pour les denrées (C.R.C. n° W. 1,686), qui offre des taux réduits sur les charges de wagon ordinaires ou mixtes de farine, grain, graine de lin, farine d'avoine et produits de meunerie, avec charge minimum de 40,000 livres, et aussi des taux réduits sur des charges complètes de wagon de foin ayant un poids minimum de 24,000 livres.

Il est difficile de dire pour quelle raison l'on pourrait ordonner un privilège de mélange pouvant s'appliquer aux taux spéciaux en vertu de ce tarif. Quant au minimum par wagon, les différences dans le cas actuel étant de 16,000 livres contre 10,000 livres, le résultat en est que si le foin était chargé avec le grain dans un wagon, il faudrait que la charge s'élevat à 40,000 livres sans quoi l'expéditeur paye pour un poids qui n'est pas transporté. Cela seul suffirait à prohiber un pareil mouvement. Bien que le foin et la paille soient des produits agricoles au même titre que le grain et ses produits, on ne saurait guère les considérer comme des denrées analogues. Le taux du grain, par exemple, est accompagné de la particularité spéciale des privilèges spéciaux de la mouture et du maltage en transit.

Je suis d'avis que la requête doit être refusée et que si elle était accordée cela causerait beaucoup de difficultés aux compagnies de chemin de fer et très peu d'avantages aux expéditeurs.

Le commissaire McLean approuve cette décision.

RE ABORDS DES CROISEMENTS DE FERMES.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, 11 janvier 1913:

Le différend entre la compagnie du chemin de fer et le propriétaire de la ferme, M. Colwill, est maintenant réduit tout simplement à la question du clôturage des abords.

L'ordonnance 19146 enjoignant à la compagnie de construire un croisement de ferme convenable au moyen d'un pont. Le pont a été construit et il en résulte que les abords ont une hauteur maxima de dix pieds au-dessus de la surface du terrain adjacent. Des abords de ce genre devraient être clôturés. On les clôture d'ordinaire, et la compagnie elle-même a clôturé les abords de semblables croisements dans le voisinage. Le propriétaire de la ferme a déjà prolongé ses lignes de clôture le long de la ligne des abords jusqu'à un point où les abords sont à 5 pieds au-dessus du terrain adjacent, de sorte que toute la question en litige est de savoir si la compagnie du chemin de fer doit ou non, comme partie du travail, relier cette partie des abords déjà construite par le propriétaire jusqu'à la rampe du pont.

Les travaux devraient être faits par la compagnie, et il est nécessaire qu'ils soient faits pour se conformer convenablement aux termes de l'Ordonnance.

Le sous-commissaire Scott approuve cette décision.

PLAINTE DE LA TAYLOR MILLING AND ELEVATOR COMPANY DE LETHBRIDGE, ALBERTA.

La plainte est au sujet d'un taux sur des charges de wagons de produits de meunerie de Lethbridge, Alberta, à Crawford-Bay, Colombie-Britannique. Dans sa plainte, la compagnie requérante déclare ce qui suit:—

> "Nous avons calculé que cette station devrait être dans le groupe Nelson, qui prend un taux de 27 cents à partir de Lethbridge, étant un taux d'entier parcours qui s'applique à tous les points à partir du débarcadère de Kootenay en remontant jusqu'à Kalso".

La compagnie prétendait que la baie Crawford ne se trouvait pas sur le parcours direct parce qu'elle était dans un bras de lac, et que le wagon devait être traversé en chaland à Proctor, puis transporté ensuite par vapeur à la baie Crawford.

La compagnie soutient que dans ces conditions le seul tarif autorisé partant de Lethbridge était donc le tarif allant à Proctor et Nelson, soit 27 cents plus le milliaire—tarif de 8e catégorie, 8 cents par 100 livres venant de Proctor donnant un total de 35 cents.

La posture de la compagnie était tenable vu que les tarifs publiés ne contenaient aucun péage direct à la baie Crawford, et dans les circonstances, la combinaison du tarif Proctor plus le péage local constituait le péage direct exigé par les tarifs soumis.

L'étude plus approfondie de la question a démontré que dans l'affirmation des principes établis par la Commission dans la cause des tarifs de l'Ouest, il faudrait produire un nouveau tarif qui embrasserait non seulement la baie Crawford, mais tout le territoire dont on devrait raisonnablement tenir compte dans le mouvement des minotages venant de Lethbridge.

Un tarif de parcours conforme aux principes du jugement prononcé dans la cause des tarifs de l'Ouest a été depuis lors produit par la compagnie, et doit entrer en vigueur le 1er courant au lieu des tarifs contestés venant de Lethbridge. Ce tarif de parcours, et comme la baie Crawford est indiquée sur les tableaux officiels de distance de la compagnie, elle subit le tarif conforme à son parcours avec les autres escales, de sorte que le tarif contesté de 35 cents entre Lethbridge et Crawford devient maintenant un tarif de 23½ cents.

Naturellement, la nouvelle échelle n'est pas limitée à la baie Crawford. Elle vient d'être appliquée sur la base de son parcours et il en résulte que le tarif allant à Nelson devient 24 cents, au lieu de l'ancien tarif de 27 cents, alors que le tarif à Proctor devient 22½ cents et à Kalso, 24 cents.

Le commissaire McLean est du même avis.

REQUÊTE DE LA VILLE DE CALGARY, DEMANDANT UNE ORDONNANCE OBLIGEANT LE CANADIAN-NORTHERN À SE CONFORMER AUX CONDITIONS D'UNE CONVENTION TOUCHANT LES PASSAGES DE RUE DANS LA VILLE DE CALGARY.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, 12 janvier 1915.

La ville de Calgary demande à la Commission de décider si certains propriétaires fonciers, dont les propriétés touchent à certains passages du Canadian-Northern sur les routes publiques de la ville de Calgary, devraient avoir droit à des dommages-intérêts.

L'ordonnance n° 14611 de la Commission, en date du 18 août 1911, approuvait le passage des rails du Canadian-Northern sur les rues Thistle, Pine, Spruce, Poplar et Hungerford, dans la ville de Calgary. Cette ordonnance fut donnée sujette aux conditions définies dans une résolution adoptée par le conseil de ville de Calgary, comme consentement au passage des rues susdites. La résolution fut adoptée le 12

juin 1911. La partie qui nous intéresse actuellement se trouve dans l'article 6, qui dit:

"Que le Canadian-Northern prépare et conclut une convention avec la ville à l'effet de payer tout dommage à la propriété, et d'en sauvegarder la ville."

Le plan approuvé par la Commission indique le profil des passages de la voie sur chacune des rues susdites. Aux rues Spruce, Poplar et Hungerford, la rampe, du chemin public au chemin de fer, est indiquée à 5 pour 100. On trouve sur un prussiate que nous avons au dossier l'endos suivant:—

"Approuvé, sujet aux conditions contenues dans le rapport, 10 juin 1911, John A. Mitchell, maire de Calgary; W. D. Spence, secrétaire-municipal."

Le rapport du 10 juin est le rapport du comité de chemin de fer du conseil municipal; il a été adopté par la résolution du 12 juin 1911, déjà citée.

Je suis allé voir les passages, et j'ai constaté que le rail traversait les rues en question sur un talus, et que la rampe était bien plus haute, aux rails; elle dépassait le niveau primitif des rues d'environ huit ou neuf pieds.

En expropriant son tracé dans les propriétés contiguës aux rues en question le chemin de fer a payé les dommages-intérêts voulus à quelques-uns des propriétaires fonciers dont la propriété adjacente avait été dévaluée; mais plusieurs propriétaires fonciers de ces rues ont pu subir des dommages en conséquence du rapprochement du chemin de fer, ou encore à cause du changement de niveau des rues devant leur propriété, et n'ont pas reçu de compensation parce que le chemin de fer n'avait pas directement acquis une partie quelconque de leur fonds. La question qui s'offre maintenant à nous est de savoir si ces parties doivent être indemnisées, et, le cas échéant, par qui.

Lorsque la Commission a publié son ordonnance du 18 août 1911, approuvant les passages en question, rien ne lui montrait que les intérêts de particuliers quelconques allaient être lésés; et, comme nous l'avons dit, la ville consentait effectivement au prononcé de l'ordonnance.

Plus d'un an après que le consentement de la ville eut été acquis à ces passages et que l'ordonnance eut été lancée, la ville et le chemin de fer signaient une convention, le 24 octobre 1912, au sujet de l'accès du chemin de fer dans la ville. L'article 10 de cette convention embrasse la question qui nous est soumise, et dit: —

"La compagnie consent par les présentes à indemniser et à immuniser la ville quant aux déboursés, frais, poursuites, réclamations et dommages-intérêts de toute nature provenant de l'emplacement de la ligne de la compagnie dans ladite route, ou de tous travaux dont la construction est par les présentes convenue, ou de la fermeture de toute rue dont la fermeture est par les présentes convenue; et, à procédure faite pour déterminer tous dommages ou autres questions: assumer elle-même sur demande de la ville, autant que faire se pourra, la conduite de toutes poursuites ou autres procédures; dans toute poursuite et, indemniser la ville de tous frais en l'espèce; et à payer les frais de l'avocat de la ville dans les poursuites ou autres procédures qui ne seront pas entreprises par la compagnie elle-même. Pourvu toutefois que la ville avertisse la compagnie de toute poursuite intentée à la ville et que la compagnie aura le droit de comparaître et de se faire représenter par un procureur et d'assumer pour elle-même la conduite de toute procédure de cette nature, sur avis donné à la ville."

Lors de l'audience à Calgary, le procureur du chemin de fer nous déclara que la ville n'avait signalé ou fait à la compagnie de chemin de fer aucune réclamation, et il ajouta que si les réclamations étaient faites, il appartiendrait aux tribunaux de la province, et non pas à la Commission, d'interpréter la convention en question,

Lors de l'approbation de ces passages, la commission avait le pouvoir, en vertu de l'article 235 de la loi des chemins de fer, modifiée par l'article 6 du chapitre des statuts de 1911, d'exiger pour les propriétaires fonciers adjacents ou débouchants toute compensation qu'elle pouvait trouver équitable relativement au passage d'un chemin de fer sur une route publique; mais je ne connais aucune instance du genre de celle-ci et dans laquelle la Commission ait exercé le pouvoir susdit. Je ne saurais naturellement dire ce qui se serait produit lors de la publication de l'ordonnance du 18 août 1911, s'il n'y avait pas eu de convention entre la ville et la compagnie de chemin de fer, et si la question des dommages intérêts dus aux propriétaires fonciers voisins avait été portée à notre attention.

Or, trois ans après que nous avons approuvé les passages en question, et vu l'existence d'une convention entre la ville et la compagnie de chemin de fer intéressées ici, je ne vois aucune raison pour que la Commission intervienne. Les parties doivent être tenues à leurs droits, quels qu'ils soient, d'après la convention.

Uu autre aspect qui nous a été signalé est la négligence de la compagnie à établir, aux passages intéressés, des accès dont la rampe ne dépasse pas 5 pour 100. Les règlements de la commission sur les passages de voie publique exigent que les rampes ne dépassent pas 5 pour 100, et la Commission n'hésite pas à dire que si la rampe des abords est supérieure à 5 pour 100, on devrait faire coïncider à nos exigences réglementaires.

Une ordonnance pourra être rédigée quant aux rampes d'abords, mais il n'en sera pas accordée sur la question des dommages-intérêts.

Le commissaire Goodeve est du même avis.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE CUMBERLAND, C.-B., DEMANDANT DES RAILS D'ÉCHANGE ENTRE LES LIGNES DE LA "CANADIAN COLLIERIES, LIMITED" ET DU CHEMIN DE FER "ESQUIMALT AND NANAÏMO", À ROYSTON.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, 14 janvier 1915:

La Canadian Collieries, Limited, compagnie incorporée par la province de la Colombie-Britannique, possède un chemin de fer allant de Cumberland à Union Wharf. Cette voie traverse la ligne du chemin de fer "Esquimalt and Nanaïmo" près d'une halte appelée Royston, sur ce dernier réseau. Le passage se trouve à environ quatre milles et demi de Cumberland. Il n'y a pas d'installation au passage losangé pour le transbordement des voyageurs, des marchandises ou des messageries. A l'heure actuelle, les voyageurs descendent à Royston et parcourent un trajet d'environ 2,500 pieds sur la route publique pour arriver à la ligne "Collieries", où ils peuvent prendre un train à destination de Cumberland. L'un des inspecteurs de la Commission rapporte qu'en octobre dernier il se trouva qu'en un seul jour vingt-trois voyageurs durent être transbordés d'une ligne à l'autre, et à en juger par les témoignages donnés lors de l'audience à Victoria, il est évident qu'un fort mouvement de voyageurs se ferait entre les localités de l'E. and N. et Cumberland si cette jonction était établie avec des commodités satisfaisantes pour le transbordement des voyageurs et de leur bagage.

Le seul moyen d'obtenir l'arrivée des marchandises C. L. ou L. C. L. à Cumberland, à l'heure actuelle, est de les faire venir par la ligne "Canadian Collieries" à Union Wharf. Ceci rend difficile les relations commerciales entre les marchands de Cumberland et les maisons de gros de Victoria. La population de Cumberland est de trois ou quatre mille habitants; elle compte quelques industriels, et tout fait prévoir une bonne croissance.

Je crois que dans l'intérêt public des commodités convenables devraient être établies près de ce passage pour le transbordement des voyageurs, des bagages, des messageries et des marchandises, catégories C. L. et L. C. L. La *Canadian Collieries*

Limited ne tombe pas sous la juridiction de la Commission, et nous n'avons pas le pouvoir de l'obliger à payer une partie des frais de cette entreprise. Je crois néanmoins qu'elle devrait contribuer une part des déboursés à faire en vue des travaux à exécuter, et je crois que si la jonction était établie elle démontrerait son utilité pour la "Canadian Collieries". Je crois toutefois que la jonction serait plus profitable au chemin de fer E. and N., je suis donc d'avis que cette compagnie devrait payer la plus grosse part des déboursés. Après avoir consulté l'ingénieur et le chef d'exploitation de la Commission, j'ai conclu qu'une bonne répartition des frais comprendrait le paiement des deux tiers par le réseau "Esquimalt and Nanaïmo," et d'un tiers par la Canadian Collieries Limited. Ces deux fonctionnaires admettent tous deux que cette répartition serait juste.

La compagnie E. and N. devra préparer des plans à soumettre à la Commission, indiquant les liaisons de voie et les commodités de gare. L'édifice de gare de Royston est du mauvais côté de la voie, et devrait en conséquence être déplacée. On épargnerait probablement des frais, lors du déplacement de la gare de l'autre côté de la voie, si elle était rapprochée du losange, pour que la ligne de jonction soit le plus possible raccourcie. Nous accorderons une ordonnance enjoingnant le chemin de fer Esquimalt and Nanaïmo de faire les travaux, à condition que la Canadian Collieries Limited consente à assumer le tiers des frais, ou qu'elle reçoive, de quelque autorité compétente, l'ordre de contribuer cette somme. Ni l'un ni l'autre des réseaux ne devrait recevoir quoi que ce soit pour une partie quelconque de son propre terrain qu'il devra nécessairement utiliser dans l'établissement du raccordement. Les plans d'installation que le E. and N. soumettra à la Commission devront être remis au plus tard le 1er mars prochain, et des copies en devront être fournies à la Canadian Collieries Limited et au gouvernement de la Colombie-Britannique.

Le commissaire Goodeve est du même avis.

REQUÊTE DE W. J. BOLAND, AU NOM DE MILLAR H. FINDLAY, TORONTO, DEMANDANT UNE ORDONNANCE OBLIGEANT LE GRAND-TRONC À PROLONGER LE TRONÇON CONSTRUIT SUR LA PROPRIÉTÉ DE LA "FAIRBANKS-MORSE CANADIAN COMPANY, LIMITED," JUSQU'À UNE PROPRIÉTÉ RÉCEMMENT LOUÉE À DES FINS MANUFACTURIÈRES.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, 18 janvier 1915:

Cette requête a été entendue par le sous-commissaire en chef, et le commissaire McLean lors d'une audience de la Commission tenue à Toronto le 3 juillet 1914.

Mes collègues m'ont prié d'étudier les questions en jeu.

Quant aux faits, le sous-commissaire en chef a visité la propriété. Il a constaté que la ligne du Grand-Tronc, à laquelle le tronçon se relie, est à l'est de la propriété Fairbanks-Morse; que la propriété de M. Boland, le requérant, est à l'ouest de l'établissement Fairbanks-Morse, et qu'il n'y a pas, pour accorder des facilités de voies ferrées à M. Boland, d'autre moyen que de prolonger le tronçon actuel Fairbanks-Morse.

En conséquence de son inspection, il constata de plus qu'il était matériellement très facile d'établir le tronçon, et que la propriété Boland se trouvait dans une région industrielle de Toronto, mais était entravée par l'absence de toute desserte de voie ferrée qui serait nécessaire si le requérant devait installer un parc à bois et à charbon sur sa propriété, comme il a l'intention de le faire.

J'approuve entièrement les conclusions du sous-commissaire en chef et je n'envisagerai que la question de savoir si, en l'espèce, la Commission devrait accorder à M. Boland la desserte à laquelle il aurait droit dans les conditions ordinaires.

Le tronçon Fairbanks-Morse, dont on demande ici le prolongement, a été autorisé par l'ordonnnace n° 10,062 de la Commission. L'ordonnance a été accordée sur requête du Grand-Tronc, et sur consentement de la Fairbanks-Morse, comme il appert

dans une convention conclue avec la compagnie de chemin de fer en date du 31 décembre 1909. L'ordonnance autorisait la construction du tronçon, aux conditions prévues par la convention.

Le tronçon a une longueur d'environ 1600 pieds, dont 155 pieds sont établis sur le tracé du Grand-Tronc, et 1450 pieds à peu près sur ce qui, à cette époque du moins, appartenait indubitablement à la Fairbanks-Morse. Ce tronçon se ramifie sur trois voies différentes sur la propriété Fairbanks-Morse. On propose de relier le prolongement demandé à la voie la plus occidentale en un endroit qui se trouve à quelque 180 pieds de son prolongement septentrional. Cette voie occidentale passe à 19 ou 20 pieds à l'est de la limite est de la propriété Boland. Il est matériellement très possible d'établir la liaison; mais pour y arriver avec la courbe voulue, la construction nouvelle commençant à l'endroit indiqué continuerait sur une longueur de quelque 75 pieds sur la propriété de la Fairbanks-Morse.

La maison Fairbanks-Morse dit que le tronçon lui appartient, et que la Commission n'a pas juridiction suffisante pour en ordonner le prolongement ou la liaison; et M. Cowan, qui comparaissait pour la maison Fairbanks-Morse, s'appuie sur les causes *"Blacwoods* vs. *Canadian Northern,"* 44 A.C.S. et S.C.R. 92, et *"Clover Bar Coal Company* vs *Humberstone,"* 45 A.C.S., 346.

Mais M. Macdonell, avocat du requérant, fait une distinction quant à ces causes, prétendant que la décision dans ces deux litiges ne touchait que des tronçons de voie qui n'étaient pas autorisés par la Commission, et qui ne faisaient pas partie du chemin de fer, alors que le tronçon en question ayant été autorisé par une ordonnance appropriée, en vertu de l'article 222, devenait partie du chemin de fer.

Le procureur plaide de plus que la partie du jugement du juge Duff, dans la cause Blackwoods, qui traite de la question de savoir si la présomption à l'effet que les exigences de l'article 222 avaient été observées avait ou non été soulevée, démontre que le jugement de la cour aurait été différent s'il y avait eu ordonnance en vertu de l'article susdit, en tenant compte, comme le fait le savant juge, de la supposition que l'article n'avait pas été observé.

Il est nécessaire d'avoir ici recours à la convention en vertu de laquelle le tronçon a été construit.

Dans cette convention, le chemin de fer est appelé la compagnie, et la maison Fairbanks-Morse est appelée l'entrepreneur. Le paragraphe 3 de la convention dit:

> "La compagnie fournira les rails, les aiguilles, les sabots, les attaches et les signaux, ou tous les autres travaux de fer ou d'acier exigés pour la construction dudit tronçon, le tout demeurant propriété de la compagnie."

Le paragraphe 5, après la stipulation d'un loyer nominal de $1 par année sur la valeur des rails, des aiguilles, des sabots, etc., à être payé par l'Entrepreneur, parle comme suit de ce loyer:

> "et comme reconnaissance de la propriété de la compagnie et re son contrôle sur le dit tronçon, qu'il est par les présentes entendu que la compagnie fournit pour la desserte industrielle de l'entrepreneur."

La convention stipule aussi que la compagnie devra fournir les signaux nécessaires, les éclairer, et entretenir et réparer le tronçon, alors que toutes les aiguilles de liaison du tronçon doivent rester sous le contrôle exclusif des employés de la compagnie.

La compagnie se réserve aussi le droit de modifier au besoin l'emplacement du tronçon à ses fins, c'est-à-dire aux fins du chemin de fer.

Le paragraphe 16, touchant l'emplacement de voie, dit:

> "L'entrepreneur assurera à la compagnie l'emplacement de voie sur les terrains sur lesquels une partie quelconque dudit tronçon pourra être construit en

dehors des terrains ou de la propriété de la compagnie, et tiendra la compagnie sauve de toute taxe d'une nature quelconque y compris celles qui ressortissent du drainage ou des améliorations locales, qui pourront être imposées ou prélevées par une autorité quelconque ou dans un but quelconque aux et sur les terrains utilisés et occupés par et pour ledit droit de passage."

La convention stipule aussi que l'entrepreneur doit protéger le chemin de fer contre les bêtes à cornes ou tous autres animaux qui pourront s'y échapper en venant de toute partie du tronçon qui se trouvera en dehors des terrains du chemin de fer.

La durée de la convention est de cinq ans, et elle est en tout temps sujette à résiliation sur avis de trois mois donné par la compagnie.

L'alinéa 19 stipule qu'à l'expiration de la convention la compagnie aura droit, sans avis préalable, d'enlever tout le fer et l'acier du tronçon qui lui appartiendront, et que ce droit continuera jusqu'à l'expiration de l'avis de trois mois donné par l'entrepreneur à la compagnie, enjoignant à cette dernière d'enlever les rails ou autres matériaux.

La convention est faite sur formule imprimée contenant des dispositions qui permettaient à la compagnie d'utiliser le tronçon comme voie ordinaire de transport sans que l'entrepreneur pût imposer une charge quelconque; elle permettait aussi au chemin de fer de recevoir et de livrer des marchandises sur le tronçon pour des personnes autres que l'entrepreneur, si cela pouvait se faire sans nuire à la desserte industrielle convenable de l'entrepreneur, et sujet à un payement en conséquence par chargements de wagons, et une autre disposition par laquelle le tronçon pouvait être relié à d'autres par iceux, ou utilisé comme accès à tout autre tronçon, ou comme prolongement d'icelui. Toutes ces provisions sont retranchées.

Comme conséquence de la convention, le tronçon n'est donc pas une construction permanente, mais il est construit et exploité pour les affaires de l'entrepreneur, seul, et l'emplacement de voie nécessaire demeure propriété de l'entrepreneur. Puisque l'ordonnance que le requérant invoque comme déclaration à l'effet que le tronçon faisait partie par lui-même du chemin de fer, déclare que le tronçon est assujetti aux conditions stipulées dans ladite convention, je ne sais trop comment on peut lui donner cette signification, en dehors de toute autre considération. Et en dehors de l'ordonnance, la construction de cette partie du tronçon qui se trouve sur les terrains de l'entrepreneur aurait pu être faite sans l'approbation de la Commission.

On dit que toute construction faite en vertu de l'article 222 doit être partie du chemin de fer. Je ne doute pas du tout que les articles sur les embranchements prévoient que ces embranchements seront construits comme propriété du chemin de fer et deviendront partie de l'entreprise générale du chemin de fer. L'article 222 prévoit que le travail sera fait par la compagnie sur un emplacement de voie que la compagnie acquiert de la même façon que son emplacement de ligne maîtresse; et l'article 226, qui traite de la construction d'un embranchement quelque peu différent—construction imposée au chemin de fer—stipule particulièrement qu'après déduction par la compagnie de tous les frais de l'industrie qui a fourni l'argent pour la construction de la ligne, emplacement de voie compris, l'embranchement devient propriété absolue de la compagnie.

Je crois pour ma part qu'une construction faite en vertu d'une ordonnance conforme aux dispositions de l'article 222 n'est pas *ipso facto* propriété de chemin de fer. Quel que puisse être l'effet d'une semblable ordonnance contre la compagnie de chemin de fer, il ne peut pas du tout affecter le droit des tiers et transférer de ces derniers à la compagnie de chemin de fer le tracé sur lequel l'embranchement pourra être construit. Même s'il se peut que l'article prévoit l'acquisition de l'emplacement de voie par le chemin de fer, il ne peut le prévoir qu'autant qu'il existe une convention avec le propriétaire foncier, ou après le versement d'une compensation fixée par les articles voulus de la loi. Il n'y a rien de tout cela en l'espèce.

Envisager l'embranchement ou tronçon comme propriété de chemin de fer et accorder la requête constituerait une intervention injustifiée dans les droits contractuels de la compagnie Fairbanks-Morse, et une prise de propriété: l'emplacement de voie, sans compensation, et ce serait là un résultat qu'aucune ordonnance d'autorisation faite en vertu de l'article 222 ne voulait atteindre.

En dehors de la portée d'une ordonnance conforme à l'article susdit, la convention n'est pas aussi dégagée de la juridiction de la Commission que la convention dans le cas *Clover Bar,* où la compagnie du chemin de fer avait le droit d'utiliser le tronçon aux fins non seulement de s'assurer à elle-même des facilités d'expédition, mais pour d'autres personnes aussi bien, avec droit exprès, de prolonger au besoin le tronçon à ces fins. Or les dispositions identiques de la convention présente ont été délibérément biffées.

Dans les circonstances et malgré les faits constatés par le sous-commissaire en chef lors de son inspection, je suis néanmoins d'avis qu'une ordonnance d'autorisation devrait émaner, permettant au Grand-Tronc d'exproprier l'emplacement de voie sur la propriété Fairbanks-Morse, et de construire le tronçon demandé.

Si d'une part on ne doit nuire à aucun marchand qui possède déjà une desserte d'embranchement, d'autre part l'intérêt public demande que dans les cas où des embranchements peuvent être prolongés sans dommages, les droits de tiers qui réclament une desserte de chemin de fer ne devraient pas être méconnus.

Ici, l'argument tombe à faux. La compagnie Fairbanks-Morse n'a aucun titre à la superstructure, qui peut en tout temps être enlevée. Les frais du Grand-Tronc, dans l'expropriation de l'emplacement de voie, devraient être compris dans une charge raisonnable imposée par la maison Fairbanks-Morse, à cause des déboursés obligés du chemin de fer, et répartis proportionnellement entre les parties qui utiliseront l'embranchement.

Il est à espérer que, en raison des circonstances, aucune ordonnance autorisant l'expropriation ne sera nécessaire, mais qu'un règlement s'effectuera entre les parties. Il n'est pas douteux qu'on peut conclure un arrangement en vertu duquel la propriété Boland peut être desservie sans préjudice pour les intérêts de la compagnie Fairbanks-Morse. Il me vient en tête que ce serait pour le requérant une bonne solution de toute la question de payer à la compagnie Fairbanks-Morse le terrain nécessaire au prolongement du tronçon, et de payer en outre à la compagnie tant par wagon pour l'usage du tronçon déjà construit. Si un arrangement s'effectue et qu'on évite l'expropriation de tout le tronçon, on devrait le faire de façon à reconnaître à la compagnie Fairbanks-Morse une priorité de droit—non un droit exclusif, cependant—qui assure aux affaires de la compagnie la préséance dans l'exploitation du tronçon. Naturellement, si en définitive on en venait à l'expropriation, les droits de toutes les industries qui auraient à se servir du tronçon, ou de tout prolongement ultérieur, seraient communs.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 10 novembre 1914:—

La *Fairbanks-Morse Canadian Company* a un tronçon du Grand-Tronc sur sa propriété, côté sud de la rue Bloor, à Toronto. L'établissement de ce tronçon a été autorisé par l'ordonnance de la Commission n° 10062, en date du 5 avril 1910. L'ordonnance a été rendue à la requête de la compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 222 de la Loi des chemins de fer. Elle était sujette aux termes et stipulations d'un arrangement entre la compagnie de chemin de fer et la *Fairbanks-Morse Company,* en date du 31 décembre 1909. Le paragraphe 5 de l'arrangement se lit comme suit:—

> "L'entrepreneur (Compagnie Fairbanks) paiera à la compagnie (chemin de fer), à partir de la date de la première entrée qui en sera faite aux livres de la compagnie après l'achèvement dudit tronçon, un dollar par année sur la valeur des rails, des aiguilles, des rails de croisement, des liaisons, des signaux et autre matériel d'acier de la compagnie dans le dit tronçon, comme reconnaissance du droit de propriété et de contrôle de la compagnie sur ledit tronçon que

la compagnie par les présentes consent à fournir pour faciliter les affaires de l'entrepreneur."

La ligne du Grand-Tronc avec laquelle le tronçon se raccorde passe du côté est de la propriété Fairbanks. La propriété du requérant Boland est située du côté ouest de la propriété Fairbanks. Boland, au nom de Miller H. Findlay, s'adresse à la Commission pour avoir un prolongement du tronçon Fairbanks sur sa propriété. Il n'y a pas d'autre moyen de fournir un tronçon de chemin de fer à la propriété Boland que de le faire partir du tronçon Fairbanks-Morse.

Depuis l'audience, j'ai visité la propriété Fairbanks-Morse et examiné l'emplacement du tronçon sur le terrain. Physiquement, la construction du tronçon demandé est tout à fait praticable. La propriété Boland est située dans un quartier industriel de Toronto, mais il est indubitable qu'elle se trouve handicapée par l'absence d'une voie ferrée. Le requérant désire établir une cour à bois et charbon sur sa propriété.

La compagnie de chemin de fer ne fait pas d'opposition sérieuse à la requête, mais la compagnie Fairbanks-Morse s'y objecte fortement. Dans l'intérêt du commerce, je suis convaincu de la nécessité du tronçon demandé. Je suis convaincu également que le préjudice ou les inconvénients dont la compagnie Fairbanks pourrait souffrir, dans le cas où cette requête serait accordée, pourraient être suffisamment compensés par le paiement d'une somme annuelle pendant le temps ou le tronçon Boland serait en usage. En s'opposant à la requête, la compagnie Fairbanks-Morse prétend que son tronçon est sa propriété particulière et que la Commission n'a pas juridiction pour accorder la requête. Je crois que la Commission a juridiction pour ordonner la construction du tronçon demandé. Le tronçon Fairbanks-Morse n'est pas la propriété particulière de la compagnie Fairbanks, mais il fait partie du chemin de fer du Grand-Tronc. Autorisé par la Commission en vertu de l'article 222 de la Loi des chemins de fer, il a été construit comme partie du chemin de fer et il est sujet à la juridiction de la Commission; il est inclus dans le terme "chemin de fer" dans l'article 226 de la loi. Le paragraphe 5 de l'arrangement couclu entre la compagnie Fairbanks-Morse et la compagnie de chemin de fer, et déjà cité, reconnaît qu'il fait partie du chemin de fer du Grand-Tronc. Dans la cause de Blackwoods *vs* C.N.R., 44 Cour sup. p. 92, il a été décidé qu'un tronçon particulier construit en vertu d'une entente, mais non autorisé par la Commission, ne pouvait pas être prolongé pour fournir des facilités de transport à une autre industrie sans que le tronçon fût exproprié, ou que son propriétaire fût indemnisé, attendu que la Commission n'avait pas juridiction pour rendre une telle ordonnance. Cette cause n'est pas identique à la cause Blackwoods Dans cette dernière cause, c'était le tronçon particulier de Blackwoods dont il s'agissait de prolonger. Dans le cas présent, le requérant désire utiliser une partie du chemin de fer du Grand-Tronc construite pour l'usage de la compagnie Fairbanks-Morse.

Une autre cause qu'on devrait étudier, mais qui, comme la cause Blackwoods, ne s'applique pas au cas actuel, c'est celle de la *Clover Bar Coal Company vs* Humberstone et le G.T.P., 45 cour sup. p. 346. Dans cette cause, le tronçon, comme le tronçon Blackwoods, était propriété particulière et non pas partie du chemin de fer, la construction de la voie d'évitement n'ayant jamais été autorisée par la Commission. Dans l'arrangement entre l'industrie et la compagnie de chemin de fer, il y avait une clause qui donnait à la compagnie de chemin de fer le droit de se servir du tronçon pour ses propres facilités de transport et celles de personnes autres que le propriétaire du terrain sur lequel le tronçon était construit. La cour a décidé que la Commission n'avait pas juridiction pour rendre une ordonnance prolongeant le tronçon afin de desservir une autre industrie. Le juge Anglin, qui a prononcé le jugement de la majorité de la cour, a dit: (pages 352-3.)

" Tel qu'indiqué dans la cause de *Blackwoods, Limited,* vs *The Canadian Northern Railway Company*—plus particulièrement dans le jugement de mon confrère Duff, aux pages 96 *et seq.*—le tronçon des appelants, construit uni-

quement en vertu de leur arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, doit être traité comme une voie de chargement ou un embranchement particulier, ne faisant en aucune façon partie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Son raccordement avec le chemin de fer, parce que légal sans l'autorisation de la Commission des chemins de fer, n'entraîne aucune présomption que telle autorisation a été obtenue. Dans mon opinion, la Commission n'a pas juridiction d'ordonner le prolongement de cette voie de chargement particulière, à moins qu'on n'en ait fait d'abord, d'une façon régulière et légale, une partie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce que la compagnie de chemin de fer aurait pu réaliser en provoquant à son bénéfice l'expropriation du terrain sur lequel le tronçon est construit."

Dans le cas présent, le tronçon fait déjà partie du chemin de fer et il n'est pas nécessaire de faire aucune procédure d'expropriation; mais la compagnie Fairbanks-Morse devrait recevoir une compensation pour l'usage du chemin de fer passant sur sa propriété.

Afin que les inconvénients pour la compagnie Fairbanks-Morse soient aussi réduits que possible, on ne devrait se servir du chemin de fer passant sur sa propriété pour aller au tronçon Boland et en venir qu'entre 7 heures de l'avant-midi et 6 heures du soir.

Une ordonnance peut être rendue en conséquence.

Jugement par M. le commissaire McLEAN, 14 janvier 1915:—

La question fondamentale en jeu dans la présente requête est celle de savoir si le tronçon fait partie du chemin de fer. L'ordonnance 10062 a été rendue, sujette aux termes et conditions de l'arrangement entre la compagnie, c'est-à-dire le chemin de fer, et l'entreprenur, c'est-à-dire la compagnie Fairbanks-Morse. L'article 5 de l'arrangement porte que " l'entrepreneur devra payer . . . $1 par année sur la valeur des rails, des aiguilles, des voies de croisement, des liaisons, des signaux et autre matériel de fer et d'acier de ladite compagnie dans ledit tronçon, comme reconnaissance du droit de propriété et de contrôle de la compagnie sur ledit tronçon que la compagnie fournit, ainsi qu'il est entendu par les présentes, pour faciliter les affaires de l'entrepreneur." L'ordonnance 10062 a été rendu en vertu de l'article 222 de la loi des chemins de fer; mais en raison du fait qu'elle est, tel qu'indiqué plus haut, sujette aux termes et conditions de l'arrangement, il est nécessaire de voir exactement quelle est la portée de cet arrangement.

L'article 19 de l'arrangement stipule qu'à la terminaison de l'arrangement par expiration du temps ou autrement, ou s'il y a défaut par rapport à l'une ou l'autre des stipulations des obligations imposées à l'entrepreneur, le chemin de fer aura le droit, sans avis préalable à l'entrepreneur, de s'emparer de tous " rails, aiguilles, rails de croisement, liaisons et signaux, des ouvrages en fer et acier et de tous autres matériel et effets appartenant à la compagnie dans ledit tronçon." Le chemin de fer n'a obtenu aucun emplacement en vertu de l'arrangement. D'après l'entente, la compagnie Fairbanks-Morse devait fournir l'emplacement nécessaire à la voie. Comme résultat de cet état de choses, la compagnie restait propriétaire des matériaux entrant dans la construction du tronçon. Le titre de l'emplacement nécessaire à la voie en dehors du terrain de la compagnie, restait à la compagnie Fairbanks-Morse.

Dans la formule imprimée de l'arrangement dont se sert ordinairement le chemin de fer en matière de voie d'évitement, l'article 8 porte que le chemin de fer aura le droit (1) de se servir du tronçon comme voiturier commun, sans compensation pour l'entrepreneur; (2) de recevoir et livrer le fret sur la voie d'évitement à des personnes autres que l'entrepreneur, quand ceci peut se faire sans entraver la transaction des affaires de l'entrepreneur et moyennant le paiement de tant par wagon; (3) de raccorder le tronçon ou le traverser avec d'autres voies d'évitement et de se servir dudit

tronçon comme approche ou prolongement d'une autre voie d'évitement. Dans l'arrangement entre le chemin de fer et la compagnie Fairbanks-Morse, cet article a été supprimé.

L'article 5 contient une allusion à " une reconnaissance du droit de propriété et de contrôle de la compagnie sur le tronçon;" mais je ne puis y voir l'incorporation du tronçon dans le réseau du chemin de fer, qui en ferait une partie du chemin de fer. L'arrangement est fait pour un temps limité. S'il est continué après ce temps, ce sera en vertu d'un nouvel arrangement. C'est-à-dire qu'en supposant que l'arrangement ait pour conséquence d'incorporer le tronçon au réseau du chemin de fer, son prolongement comme partie de ce réseau suppose la condition préalable du consentement continu de l'entrepreneur. En outre, d'après l'article 18 de l'arrangement, la compagnie peut mettre fin au contrat après trois mois d'avis. Elle peut aussi y mettre fin, d'après l'article 19, dans le cas de défaut de la part de l'entrepreneur. A l'expiration de l'arrangement et lors de l'enlèvement des rails et du matériel, quel droit de propriété et de contrôle restera-t-il au chemin de fer? Bien que le tronçon soit exploité en vertu de l'arrangement, il constitue une servitude sur le terrain de la compagnie Faibranks-Morse; cette servitude cessera en même temps que l'arrangement. La reconnaissance du " droit de propriété et de contrôle," dans l'article 5, doit se lire en fonction du membre de phrase disant " que la compagnie fournit, ainsi qu'il est convenu, pour faciliter les affaires de l'entrepreneur." Si la partie de voie en question fait corps avec le réseau du chemin de fer, on ne peut limiter ce cas à celui d'un individu en particulier. Le texte de l'article 5 doit se lire à la lumière du fait de la suppression de l'article 8. Il est évident que cette suppression a été faite dans l'intention d'empêcher que le tronçon ne soit utilisé pour les affaires d'aucune autre personne que l'entrepreneur. Les mots de l'article 5, " que la compagnie fournit, ainsi qu'il est convenu, pour faciliter les affaires de l'entrepreneur ", doivent donc s'entendre non comme une description, mais comme une limitation de l'usage du tronçon. C'est-à-dire que la compagnie s'est engagée à ce que ce tronçon soit traité exclusivement comme une voie d'évitement particulière. C'est pourquoi je ne puis trouver que, d'après ce qui est devant nous, la présente requête se distingue de la position exposée par la cour Suprême en son jugement dans la cause de la *Clover Bar Coal Company.*

REQUÊTE DE LA MUNICIPALITÉ D'ESQUIMALT POUR UNE STATION SUR LE CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAÏMO, AU CROISEMENT DE LA ROUTE DE L'AMIRAL.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 20 janvier 1915:—

La municipalité d'Esquimalt est adjacente à la cité de Victoria, à l'ouest. Elle a une population d'environ 4,500 habitants et constitue une municipalité séparée de Victoria. Il y a environ 500 habitations à Esquimalt, qui est une base navale et militaire et possède des chantiers de construction navale. La compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo n'a pas de service de voyageurs à Esquimalt. La municipalité réclame des facilités pour un service de voyageurs et de marchandises, près du passage du chemin de fer au-dessus de la route de l'Amiral, qui serait l'endroit le plus convenable pour la population d'Esquimalt désireuse de bénéficier du service du chemin de fer. Le chemin de fer a une station appelée Esquimalt située à quelque distance au nord de la limite nord de la municipalité; mais comme aucun chemin public ne conduit à cette station, et à cause de l'éloignement de cette dernière, elle n'est d'aucun avantage pour les requérants. La station d'Esquimalt sert uniquement à la compagnie d'endroit approprié pour se procurer l'huile nécessaire à ses locomotives, l'huile étant déchargée des steamers au quai de la compagnie contigu à la station.

A Victoria, outre le terminus du chemin de fer, la compagnie a une station appelée Russell à l'ouest du pont jeté sur le Bras-Victoria, où je comprends que tous les trains de voyageurs arrêtent maintenant pour changer de locomotives. La station Russell est située à un peu plus d'un mille et trois quarts du passage de la route de l'Amiral. Il me semble déraisonnable de s'attendre à ce que les habitants d'Esquimalt fassent le voyage de Victoria pour aller prendre le train à la tête de ligne de Victoria, ou à la station Russell, quand il serait beaucoup plus commode pour eux de prendre le train à la route de l'Amiral.

Après l'audience, je suis allé sur les lieux et j'ai vu les différents endroits qui conviendraient à une station pour les habitants d'Esquimalt. J'ai fait aussi le trajet sur le chemin de fer à l'aller et au retour. Je suis convaincu que la route de l'Amiral est l'emplacement le plus convenable, et je crois que les habitants d'Esquimalt ont droit aux facilités d'un service d chemin de fer à cet endroit.

En ce qui concerne le service des voyageurs, je crois qu'il devrait y avoir à la route de l'Amiral un arrêt sur signal pour tous les trains de voyageurs. Ceux qui désirent prendre un train de voyageurs à cet endroit devraient pouvoir faire arrêter le train en lui faisant le signal convenu; et ceux qui désirent descendre du train à la route de l'Amiral devraient faire arrêter le train en avertissant le conducteur. Un abri pour une station-signal devrait être construit à un endroit commode dans le voisinage du passage de la route de l'Amiral. La compagnie du chemin de fer devrait soumettre à la Commission un plan de l'abri projeté et de son emplacement, dans un délai de trente jours.

Quant au service du fret, la compagnie de chemin de fer a signifié qu'elle est disposée à établir une voie d'évitement à la route de l'Amiral et aux conditions ordinaires. Les parties qui désirent avoir cette voie d'évitement devraient entrer en négociations avec le chemin de fer et s'efforcer de s'entendre pour obtenir les facilités requises. Si elles ne parviennent pas à conclure un arrangement, elles pourront référer de nouveau la question à la commission, qui en disposera sans nouvelle audience. En attendant, donc, la question du service du fret est réservée.

Le commissaire Goodeve concourt.

RÈGLES OFFICIELLES RELATIVEMENT À L'OUVERTURE DE NOUVELLES LIGNES.

Jugement du commissaire en chef Drayton, le 21 janvier 1915:

Les différentes compagnies de chemins de fer ont été invitées à expliquer pourquoi les règles officielles de la Commission au sujet de l'ouverture de nouvelles lignes ne seraient pas modifiées de façon à porter que, en outre de la déclaration du tarif réglementaire par mille applicable au trafic sur la partie du chemin de fer à ouvrir, on ne devrait pas déclarer aussi les tarifs urbains ou de classification, les tarifs de faveur au mille, les tarifs spéciaux pour le transport du grain à Fort-William, etc., et pour le transport du bois de la Colombie-Britannique.

Avis a été donné aux compagnies et la question a été étudiée à une audience de la Commission tenue à Ottawa le 5 janvier 1915.

L'avocat qui a comparu pour les différentes compagnies de chemins de fer n'a pas donné de raisons suffisantes contre les modifications proposées; mais à la requête de M. Flintoft, qui a comparu pour la compagnie du Pacifique-Canadien, le jugement n'a pas été rendu à l'audience; il a été différé pendant dix jours afin de permettre à M. Flintoft de produire par écrit toutes les considérations qu'il désirerait soumettre après avoir reçu de nouvelles instructions.

Aucune considération n'a été soumise au nom de la compagnie du Pacifique-Canadien ni de personne autre.

L'ordonnance sera donc rendue, telle qu'annoncé à l'audience.

Cette décision est nécessaire en raison du fait que, dans le passé, des cas se sont présentés démontrant que les compagnies de chemins de fer, bien qu'elles eussent, avant d'ouvrir de nouvelles lignes, déclaré les taux réglementaires applicables aux prolongements ouverts au trafic, ou qu'elles eussent déjà un parcours suffisant pour comprendre dans leurs tarifs actuels les prolongements visés, avaient différé de déclarer leurs taux de faveur; il en était résulté que les expéditeurs sur les nouvelles lignes, dans certains cas, étaient victimes d'un traitement réellement injuste. Par exemple, le chemin de fer du Pacifique-Canadien, d'Assiniboïa à Laflèche et Shaunavon, a été ouvert au trafic le 19 janvier 1914; les exigences de la Commission au sujet des tarifs réglementaires avaient été satisfaisantes. Cependant, les taux usuels et réduits pour le transport du bois de la Colombie-Britannique n'avaient pas été déclarés à la Commission et ne furent en vigueur que le 5 mai 1914; il en résultat que le trafic sur la nouvelle partie de la ligne se fit à des taux indument élevés et injustes. De fait, une plainte montre que la différence du tarif entre Ymir, C.-B., et Laflèche était de 4 cents, et que de Ymir à Shaunavon elle était de 10 cents par 100 livres. Règle générale, comme il est arrivé dans le premier de ces cas, les expéditeurs ne sont pas au fait de la situation et l'injustice se pratique pendant quelque temps avant que les plaintes ne se fassent jour inévitablement et qu'il ne soit possible d'en faire disparaître la cause. Comme le tarif réglementaire, qui a été imposé au transport des marchandises, étaient néanmoins le seul tarif applicable, les expéditeurs n'ont aucune chance d'obtenir la remise de leur argent. En vertu de ce jugement, les règles de la Commission concernant l'ouverture des nouvelles lignes seront modifiées de façon à porter que non seulement le tarif réglementaire par mille, applicable au trafic sur la partie ouverte de la ligne, sera mis en vigueur, mais qu'aussi les tarifs urbains ou de classification appropriée, les tarifs de faveur au mille et les tarifs spéciaux pour le transport du grain à Fort-William, etc., et du bois de la Colombie-Britannique, seront également appliqués. Cet arrangement protégera le public contre les surcharges, sans préjudice pour les compagnies. Il signifiera simplement que les dispositions internes des compagnies doivent être quelque peu modifiées, et ce sera le devoir du service de la construction d'aviser le service du trafic de l'époque approximative où les chemins en construction seront prêts pour l'ouverture, ce qui permettra de préparer en temps utile les tarifs autorisés et d'éviter les délais qui pourraient se produire autrement.

Naturellement, le règlement de cette question n'affecte pas les opérations d'urgence prévues par l'article 261, paragraphe 7. Il y a inévitablement une période où le chemin de fer n'est pas encore en état de remplir les exigences statutaires d'un voiturier, et où il peut néanmoins faire quelque trafic pour les colons qui, avant le prolongement du chemin de fer, subissent souvent des frais de transport en voiture presque prohibitifs. Voir le jugement sur les taux de fret de l'ouest, pages 24 à 26, inclusivement.

Dans le passé, les compagnies, a la requête pressante des expéditeurs et par l'entremise de leurs propres services de construction, ont transporté du fret aux taux qu'il leur plaisait d'imposer. Ces taux, bien qu'excessifs par comparaison avec les tarifs des chemins de fer, étaient cependant moins élevés que ceux des autres modes de transport; on cherchait à les justifier en raison des besoins des colons, par le fait qu'un tel service n'était jamais remunérateur pour le voiturier et qu'il entravait dans une certaine mesure les travaux de construction. La pratique, néanmoins, était et est encore illégale. (Baker Raynolds Co. vs Canadian Pacific Railway Co., 10 C.R.C. 151 Randall *et al. vs.* Canadian Pacific Railway Co. Dossier 24292.)

Dans les cas où les besoins d'un district l'exigeront, à l'avenir, des ordonnances pourront être rendues en vertu du paragraphe susdit pour une période limitée de façon à permettre l'achèvement de la ligne pour le trafic général.

Dorénavant, en disposant de ces requêtes, bien qu'il soit évident qu'on ne peut forcer les chemins de fer à en faire la demande, la Commission devra agir en tenant

compte des nécessités découlant de l'urgence qui justifie l'autorisation de la mise en opération; cette décision limitera les taux que la compagnie de chemin de fer peut prélever.

Le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires McLean et Goodeve approuvent.

PROTECTION DE LA DIX-SEPTIÈME AVENUE, À MOOSEJAW, SASKATCHEWAN.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 22 janvier 1915:—

Un certain nombre de résidents de la cité et du district de Moosejaw ont fait à la commission des requêtes demandant un passage souterrain prolongeant la Dix-septième avenue sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à Moosejaw. La Dix-septième avenue est le principal chemin public permettant à ceux qui habitent au sud et à l'est de Moosejaw de se rendre à la ville. Le collège Saskatchewan est situé sur la Dix-septième avenue au sud des voies du chemin de fer; les personnes qui se rendent dans les principaux quartiers commerciaux et d'habitations de Moosejaw et au collège doivent traverser les voies du chemin de fer. Ce dernier est situé sur un remblai dans le voisinage de la Dix-septième avenue. Ces circonstances ajoutent à la possibilité de construire un passage souterrain.

Après l'audience de Moosejaw, j'ai visité le croisement en question et examiné le territoire environnant. Le terrain sur lequel le collège est situé au sud des voies ferrées est plus élevé que le chemin de fer; et en approchant des voies du côté du sud, par la Dix-septième avenue, on descend une légère déclivité. Le chemin de fer fait une courbe à l'est. A l'exception de la vue qu'une personne venant du sud vers la traverse, peut voir d'un train venant de l'est, qui est un peu obstruée, on voit bien dans toutes les directions les trains qui s'approchent.

Ainsi qu'elle en a informé les parties à l'audience de Moosejaw, la commission ne se croit pas justifiable pour le présent d'ordonner la construction d'un passage souterrain; mais quand la population de la partie sud-est aura augmenté comme on s'y attend, et que la situation financière de la cité de Moosejaw et du chemin de fer se sera améliorée, la nécessité d'un passage souterrain dans le voisinage de la Dix-septième avenue s'imposera. Il m'a paru qu'aux environs de la Seizième avenue, où le remblai est plus élevé, le tunnel pourrait être construit à moins de frais qu'à la Dix-septième avenue. La cité évalue à $100,000 le coût d'un passage souterrain à la Seizième avenue, et à $125,000 celui du même ouvrage à la Dix-septième avenue. Ce ne sont là que des estimations. Aucun plan détaillé n'a été préparé par la cité. Je ne sais pas quelles sont les dimensions du tunnel que ces estimations prévoient; mais il me semble qu'un tunnel de dimensions suffisantes pour suffire au trafic pendant de nombreuses années pourrait être construit à moins de frais à l'une ou l'autre des avenues en question.

La question de savoir si on ne devrait pas construire un passage souterrain dans cette localité, peut donc rester en suspens, jusqu'à ce que les circonstances paraissent autoriser les parties à la signaler de nouveau à l'attention de la commission.

Afin de décider quelle protection, s'il y a lieu, on devrait accorder au passage à niveau de la Dix-septième avenue, nous avons demandé à la cité et au chemin de fer de nous fournir un état de la circulation sur le chemin de fer et le chemin public. La compagnie de chemin de fer a produit une déclaration montrant que pendant sept jours, du 13 au 19 décembre inclusivement, il y a eu 191 passages de locomotives au croisement. C'est une moyenne d'environ 29 mouvements par jour. La cité produit une déclaration établissant qu'à partir de midi, le 15 décembre, jusqu'à midi, le 22 décembre, entre 6 heures de l'avant-midi jusqu'à minuit, 871 véhicules, y compris 128 automobiles, ont passé à la traverse. Cela fait une moyenne

quotidienne de 124. La même déclaration montre que 1,071 piétons ont traversé la voie durant le même laps de temps, ce qui donne une moyenne quotidienne de 157. Dans une lettre à la commission, l'un des pétitionnaires fait remarquer que nombre de personnes faisant à pied le trajet entre la cité et le collège prennent un raccourci pour traverser la voie près de la Seizième avenue et que ces personnes n'ont pas été comptées dans le nombre des piétons ayant traversé la voie d'après l'état envoyé par la cité.

On fait aussi remarquer que pendant que la ville faisait ces comptes, la température était extrêmement froide; le thermomètre indiquait beaucoup au-dessous de zéro pendant presque toute la période.

Je crois, dans les circonstances, que nous pouvons remettre la chose à six mois, et permettre à la ville ou aux requérants d'attirer plus tard notre attention, s'ils le désirent, et de présenter tous les autres témoignages qu'ils voudront soumettre.

Le commissaire Goodeve est de cet avis.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE MOOSEJAW, SASK., DEMANDANT UNE ORDONNANCE OBLIGEANT LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN ET PACIFIQUE-CANADIEN D'ÉTABLIR UNE VOIE DE RACCORDEMENT À ROSETOWN, SASK.

Jugement du commissaire Goodeve, le 29 janvier 1915:—

Cette affaire a d'abord été portée à l'attention de la commission par une enquête de la *Prince Albert Lumber Company, Limited,* au nom des *Spruce Manufacturers,* demandant une ordonnance obligeant la compagnie de chemin de fer *Canadian-Northern,* ou la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, d'établir un raccordement à Rosetown ou à Conquest, et d'émettre des taux communs sur ce raccordement. La cause a été d'abord entendue à Prince-Albert le 16 novembre 1912, devant le commissaire en chef et le commissaire McLean, et l'on a ordonné que copie de la requête soit envoyée aux compagnies de chemin de fer, avec prière de présenter leur réponse. Elle a été ensuite entendue à Winnipeg le 16 décembre 1912. A cette audition, avec le consentement des deux compagnies intéressées, il a été entendu qu'un raccordement serait construit à Conquest au printemps, aussitôt que le permettrait la température, car il a été décidé que cet endroit serait le plus convenable. Aucune ordonnance n'a été rendue. Les compagnies devaient présenter des taux communs.

Une lettre de plainte au sujet de retard de la construction de cette voie de transfert a été reçue de la *Prince Albert Lumber Company, Limited,* en date du 22 janvier 1913, à laquelle le commissaire en chef a répondu qu'en vue du fait que M. Lanigan, au nom du Pacifique-Canadien, a entrepris de terminer cette voie vers le 15 juin prochain, la commission ne croyait pas nécessaire d'émettre une ordonnance formelle, et une autre lettre a été envoyée au Pacifique-Canadien, attirant son attention sur ce retard; le résultat de la correspondance a été que l'ordonnance n° 18682 a été émise le 14 février 1913, ordonnant la construction de cette voie de transfert à Conquest entre les compagnies de chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien; les travaux devant être exécutés par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et terminés vers le 1er novembre 1913. A une autre séance à Regina le 29 mai, le délai pour ces travaux a été porté au 15 juin; et le 25 juillet, la commission a reçu avis que la voie de transfert était prête pour le service.

En mars 1913, une lettre a été reçue du président du Board of Trade de Rosetown, demandant quelles démarches étaient nécessaires pour la présentation d'une requête formelle demandant une voie de transfert à cet endroit. L'affaire a été discutée avec les compagnies de chemin de fer, et ensuite entendue à Regina, lundi, le 26 mai 1913, MM. C. W. Holmes et F. W. Van Allen représentant le Board of Trade de Rosetown, M. O. H. Clark, K.C., la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern

et M. Sullivan, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Après avoir étudié tous les témoignages entendus, la commission a refusé la requête.

Le 20 octobre 1914, l'affaire a été de nouveau portée à l'attention de la commission, par une lettre de M. R. Patton, secrétaire du Board of Trade de Moosejaw, et sur l'ordre du commissaire en chef, renvoyée pour audition à Moosejaw, le 10 décembre 1914, et toutes les parties intéressées ont été averties. La raison donnée pour la demande de ramener cette cause sur le tapis, était qu'un nouveau tarif avait été fait entre les compagnies de chemin de fer "Canadian-Northern" et Pacifique-Canadien, pour un transport pouvant être fait avec beaucoup plus d'avantage à Rosetown, consistant surtout en grain, bestiaux et charbon. D'après les témoignages entendus, il a été prouvé que le grain serait transporté sur cette voie dans des conditions anormales seulement; et un état a été fait par M. Stevens, au nom de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, indiquant que pour ce qui est des bestiaux transportés par Moosejaw de janvier à novembre 1914, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien n'en avait reçu que quinze wagons, dont deux eussent pu être transportés par Rosetown avec plus d'avantage par Conquest. Il a aussi présenté des états indiquant les wagons livrés par la Canadian-Northern au Pacifique-Canadien, pendant les mêmes mois; sur un total de 173 wagons, 96 pouvaient être transportés avec plus d'avantage par Rosetown; mais les deux-tiers de ce nombre consistaient en charbon pour Moosejaw.

Le transport du charbon de Drumheller sur le C.-N., et passant par le P.-C., est seulement temporaire, car quand la ligne du C.-N., de Regina à Moosejaw, sera terminée, aucun charbon ne sera passé au P.-C. Il a aussi présenté un état indiquant les wagons livrés par le P.-C. au C.-N., pendant les mêmes mois. Sur un total de 113 wagons, 71·6 pour 100, ont été portés à leur destination avec plus d'avantage en passant par Conquest, de sorte qu'il est évident que le trafic le plus important ici est le charbon, et ce trafic est en grande partie la production des mines de Drumheller; et comme on l'a déjà dit, ce trafic n'ira pas du tout au P.-C., quand la ligne d'embranchement de Moosejaw du C.-N. sera terminée.

Dans les conditions actuelles, la distance sur le C.N. de Drumheller à Rosetown est de 243·1 milles, à Conquest, de 318·1 milles; sur le P.-C., de Rosetown à Moosejaw. de 163·3 milles, de Conquest, de 128·7 milles; de sorte que le nombre de milles par Rosetown, si le transfert était établi, serait de 406·4 milles, alors qu'il est de 446·8 milles par Conquest.

Par Conquest, le taux pour le charbon est de $3.00 par tonne; par Rosetown, il serait de $2.80—une différence de seulement 20 cents par tonne.

Il a été prouvé que le coût d'installation d'un transfert serait d'environ $2,500, et comme Rosetown est à près de trois milles du P.-C., et à environ la même distance du C.-N., il serait nécessaire de nommer un agent pour prendre charge du transfert à cet endroit, ce qui constituerait une dépense additionnelle de six ou sept cents dollars ou plus par année.

Ces mines ne sont pas la seule source d'approvisionnement de charbon de Moosejaw et de ce district, et aucun témoignage n'a été rendu prouvant que l'installation de ce transfert serait un avantage pour le public en général par la réduction du coût du charbon. De fait, je suis d'avis que les mines de Drumheller et leurs agents seraient les seuls à en tirer profit.

Dans les circonstances, je ne pense pas que nous puissions en toute justice imposer aux chemins de fer le coût de l'installation d'un transfert à cet endroit; mais vu le jugement du commissaire en chef dans la cause Stettler, entendue à Calgary le 22 juin 1914 (dossier 15800), je pense que des dispositions semblables peuvent être prises dans le cas présent, car je crois que les conditions sont les mêmes, c'est-à-dire que cette voie devrait être considérée comme voie industrielle et une ordonnance émise pour la construction du transfert à la condition que la compagnie Drumheller dépose

dans une banque autorisée la somme nécessaire pour couvrir le coût de la construction, lequel montant sera remboursé à la compagnie minière au taux de $2 par wagon, jusqu'à ce que l'argent avancé pour la construction du raccordement soit complètement remis.

Le sous-commissaire en chef Scott est de cet avis.

REQUÊTE DE LA "WOLFVILLE MILLING COMPANY, LIMITED", DEMANDANT LA DÉCISION DE LA COMMISSION À SAVOIR LAQUELLE, DE LA DITE COMPAGNIE OU DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "DOMINION ATLANTIC", EST RESPONSABLE DE L'ENTRETIEN DU TRONÇON SUR LA PROPRIÉTÉ DE LA "WOLFVILLE MILLING COMPANY".

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 1er février 1915:

La plainte de la compagnie requérante a été soumise à la compagnie de chemin de fer, qui a maintenant répondu.

Quand on a demandé à la compagnie requérante de produire l'arrangement en vertu duquel le tronçon a été construit, elle a déclaré qu'elle n'a rien qui indique qu'il y a eu un arrangement au sujet de l'entretien du tronçon à l'époque de la construction.

La déclaration de la compagnie requérante montre de plus que le tronçon a été construit pour un ancien propriétaire de la scierie; que le propriétaire a payé pour les traverses et que la compagnie a fourni les rails; et que la compagnie a tenu le tronçon en bon état à l'exception du chevalet à côté de la scierie.

La réponse de la compagnie de chemin de fer s'accorde pratiquement avec cette déclaration, et de fait, elle déclare que le tronçon a été construit au printemps de 1898 pour A. L. Calhoun (décédé), qui l'a vendu à la compagnie requérante; que Calhoun a fourni les traverses, et que la compagnie a régalé le tronçon, a placé les rails et a fait le ballastage qu'elle a depuis entretenus. La compagnie de chemin de fer déclare aussi qu'il n'y a pas eu d'arrangement au sujet du tronçon.

Actuellement, la partie du tronçon qui se trouve sur le droit de passage de la compagnie de chemin de fer appartient entièrement à cette compagnie. Quant à la partie sur la propriété de la compagnie requérante, le droit de passage en appartient à la dite compagnie, et le seul intérêt de la compagnie de chemin de fer est la propriété des rails. Naturellement, si le tronçon eut été construit et fut devenu partie de la propriété du chemin de fer, cette compagnie devrait le réparer et le maintenir en entier. Dans les circonstances, la compagnie de chemin de fer doit maintenir entièrement la partie du tronçon qui est construite sur sa propriété.

Quant à l'extension du tronçon dans la propriété de la compagnie requérante, la compagnie de chemin de fer devrait aussi, de temps à autre, quand c'est nécessaire, renouveler les rails; mais la structure, y compris les chevalets, et tous les autres travaux nécessaires sur la propriété de la compagnie requérante, devraient être maintenus et réparés par cette dernière.

Le sous-commissaire en chef Scott est de cet avis.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE FORT-WILLIAM DEMANDANT UNE RÉDUCTION DE 2½ CENTS PAR 100 LIVRES, DANS LES TAUX, SUR LES EXPÉDITIONS VERS L'OUEST, PARTANT DE FORT-WILLIAM.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 4 février 1915.

Il y a un taux de 2½ cents par 100 livres imposé par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, pour l'emploi de son quai et de son entrepôt à Fort-William, sur les expéditions à Fort-William, pour livraison locale. Ce taux n'est pas exigé par la compagnie de chemin de fer pour les expéditions par bateau et chemin de fer

à des endroits à l'ouest de Fort-William. Le *Board of Trade* de Fort-William prétend que les taux de Fort-William à l'ouest, qui sont les mêmes pour les expéditions des lacs et les expéditions partant de Fort-William, comprennent ce surplus. Le requérant soutient que les marchands de Fort-William qui reçoivent des marchandises par bateau, payent ce taux, qui ensuite expédient les mêmes marchandises à l'ouest de Fort-William, payent deux fois ce taux, c'est-à-dire 2½ cents par 100 livres quand les marchandises sont reçues, et la somme de 2½ cents qui, prétend-on, est comprise dans le taux par chemin de fer vers l'ouest.

Le *Board of Trade* demande qu'un taux additionnel de 2½ cents par 100 livres soit imposé sur toutes les expéditions vers l'ouest par les lacs; ou qu'une diminution de 2½ cents par 100 livres soit accordée sur toutes les expéditions vers l'ouest partant de Fort-William.

La question dans cette affaire est de savoir si les taux pour les expéditions de Fort-William à l'ouest, venant des lacs ou partant de Fort-William, comprennent 2½ cents par 100 livres pour couvrir l'emploi du quai à Fort-William. Je n'hésite pas à dire que les taux de Fort-William à l'ouest ne comprennent pas ce montant additionnel. Ces taux ont été fixés par la commission dans l'ordonnance générale n° 125, et ont été en vigueur le 1er septembre dernier. L'ordonnance a été émise à la suite du jugement de la commission sur l'enquête sur les taux des marchandises de l'ouest. Les taux spéciaux par classes de Fort-William aux endroits à l'ouest, qu'on trouvera à la page 63 du jugement imprimé du commissaire en chef, sont ceux d'après lesquels la grande partie du trafic se fait de Fort-William à l'ouest. Ces taux spéciaux ont été préparés par l'officier en chef du trafic pour la commission, et s'accordent d'une manière définie avec les tarifs réguliers de distribution à tous les points de l'Ouest. On pourrait tout aussi bien prétendre que les taux de Winnipeg à Prince-Albert, ou de Saskatoon à Medicine-Hat, comprennent un montant additionnel pour usage de quai, si l'on dit que les taux de Fort-William à l'ouest comprennent cette addition. Depuis le 1er septembre dernier, tous les taux entre les points à l'ouest de Fort-William sont fixés suivant le nombre de milles, et si nous accordions la demande du *Board of Trade* de Fort-William, nous donnerions un avantage injuste à Fort-William, et certains des bienfaits de l'ordonnance de la commission au sujet des taux pour le transport des marchandises dans l'ouest seraient annulés.

Il n'est pas injuste que les taux sur les marchandises venant de l'est, destinées à Fort-William, livrées et emmagasinées à cet endroit, et ensuite renvoyées dans l'ouest, soient plus élevés que ceux des expéditions de l'est allant directement aux mêmes endroits dans l'ouest, pour lesquelles la compagnie de chemin de fer doit fournir des facilités de transfert à Fort-William—dans le dernier cas, il n'y a qu'une seule transaction ou un seul contrat, dans le premier, il y en a deux.

A l'audition, on a parlé d'une expédition de pommes de terre. Un wagon de pommes de terre, cultivées dans les environs de Fort-William, ne souffre pas pour ce qui concerne les taux de transport, à côté d'un wagon transporté par eau ou par terre, venant de l'est.

Il est vrai que les expéditions à Fort-William payent un taux pour l'usage des quais, et que sur les expéditions directes, ce taux n'est pas imposé. La chose n'est pas injuste envers Fort-William, et je pense que le *Board of Trade* n'a pas raison de se plaindre.

La requête devrait être refusée.

Le commissaire Goodeve est de cet avis.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE FORT-WILLIAM, AU SUJET DES TAUX DE TRANSFERT À FORT-WILLIAM, ONT.

Jugement du sous-commissaire en chef SCOTT, le 4 février 1915:

En vertu de son tarif C.R.C.W. 1919, la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien exige 1 cent par 100 livres, avec un minimum de $5 par wagon, pour le

transfert entre son quai et les voies d'évitement de chemin de fer à Fort-William. Le même tarif impose aussi un taux semblable à Port-Arthur.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a de grands avantages pour les quais à Fort-William. En plus de ses propres vaisseaux, il y a un grand nombre de lignes sur lesquelles le Pacifique-Canadien n'a aucun contrôle, qui emploient ces quais. Il y a un quai appartenant à la ville, qui ne sert pratiquement pas. Tout le trafic par eau destiné à Fort-William et aux endroits à l'ouest, passe par le quai et l'entrepôt du Pacifique-Canadien.

Une taxe pour l'usage des quais de 2½ cents par 100 livres est imposée par le Pacifique-Canadien sur tout le trafic par eau, pour livraison locale à Fort-William, déchargé au quai du Pacifique-Canadien, qu'il ait été transporté sur un vaisseau du Pacifique-Canadien ou sur un autre vaisseau. Ce taux couvre le transport des marchandises du vaisseau à l'entrepôt, et le chargement sur des wagons pour les voies particulières ou la livraison aux voies de déchargement, ou le transport direct par voiture de l'entrepôt de la compagnie. La compagnie offre des facilités excellentes de quais et d'entrepôt à Fort-William; et malgré qu'à notre dernière visite, nous ayons trouvé que les facilités pour le transport par voiture de l'entrepôt à certains points dans Fort-William n'étaient pas telles qu'elles devraient être, nous avons accepté la promesse de la compagnie de fournir ces facilités dans un délai raisonnable. La question des remises à marchandises à Fort-William est traitée dans notre dossier n° 24808, et mon jugement rendu à ce sujet à nos séances à Fort-William, le 16 décembre dernier, se trouve à la page 6472 du volume 214 des notes des témoignages de la commission.

L'équité de ce taux de 2½ cents par 100 livres a été discutée à l'audition malgré que nulle plainte n'ait été portée par le *Board of Trade* contre cette taxe. On a déclaré que ce taux est celui qu'on impose pour le même service dans les ports des Etats-Unis sur le lac Supérieur. La compagnie de chemin de fer a dépensé une grosse somme d'argent pour construire le quai et l'entrepôt à Fort-William, et il n'est que raisonnable qu'elle reçoive une juste compensation pour l'usage de sa propriété. D'après les témoignages devant nous, je pense que cette taxe de 2½ cents est raisonnable.

Pendant un certain temps, avant que la compagnie de chemin de fer construise son quai et son entrepôt, elle avait l'habitude de charger dans les wagons et de transférer à Fort-William, les marchandises du quai aux voies particulières ou aux voies de déchargement dans Fort-William, sans demander de compensation. On déclare qu'on faisait cela pour empêcher l'accumulation dans l'entrepôt. Maintenant que les facilités d'entrepôt ont été augmentées par la compagnie, elle déclare qu'il n'y a plus d'accumulation, et que par conséquent, elle se reconnaît le droit d'exiger payement pour tout le service de transfert requis.

Ceux qui reçoivent des marchandises envoyées par eau à Fort-William ne sont pas obligés de payer pour ce service. Ils ont l'avantage de transporter leurs marchandises par voiture des remises à marchandises, ou de demander à la compagnie de chemin de fer de transférer les marchandises à l'endroit où ils veulent décharger.

Ce service d'aiguillage consiste à placer un wagon vide à l'entrepôt, à le charger, et à le traîner par les grands parcs de la compagnie à Fort-William, jusqu'à l'endroit désigné par le consignataire. Pour ce service, la compagnie exige 1 cent par 100 livres, avec un minimum de $5 par wagon. C'est le taux fixé par la commission pour le transfert d'échange, à l'exception du minimum qui est de $3; et pour le transfert actuellement à l'étude, il est de $5.

Dans la cause devant nous, le service est plus étendu que dans le transfert d'échange, car dans ce dernier service, la compagnie qui accomplit le travail porte seulement un wagon chargé d'un endroit à un autre—sur une distance n'excédant pas 4 milles; mais dans le cas de Fort-William, la compagnie doit placer son wagon vide, le charger, et ensuite le porter à destination. Dans les circonstances, je ne crois pas que le taux de transfert à Fort-William soit excessif.

On a fait remarquer que quand le consignataire de marchandises ordonnait qu'elles soient transférées à un endroit dans Fort-William, il devait payer non seule-

ment les 2½ cents d'usage du quai, mais aussi 1 cent pour le transfert; et que le fait de prendre les marchandises sur le vaisseau et de les mettre sur le wagon pour le transfert n'était qu'une seule action, et que comme les deux services étaient rendus en même temps et jusqu'à un certain point combinés en un seul, les taux conjoints étaient excessifs. Comme je l'ai déjà déclaré, je pense que chacun de ces taux, par lui-même, est raisonnable; et, malgré qu'il soit vrai que le chargement des marchandises du vaisseau sur le wagon est quelquefois fait en une seule fois, tout de même, cette action n'est qu'une partie des services rendus, et la chose ne garantit pas une réduction dans les taux.

Je pense que cette requête devrait être refusée.

Le commissaire Goodeve est de cet avis.

REQUÊTE DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DE LONDON, AU NOM DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER LONDON ET PORT-STANLEY, POUR L'APPROBATION DES ESPACES MORTS.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 5 février 1915:—

Une requête a été faite par la commission des chemins de fer de London, au nom de et pour la compagnie de chemin de fer London et Port-Stanley, demandant l'approbation de certains espaces morts qui sont moindres que ceux qui sont ordonnés par la commission.

La compagnie de chemin de fer London et Port-Stanley, constituée en corporation par le Dominion, et par conséquent, sous la juridiction de la commission, et maintenant gérée par la commission des chemins de fer de London, agisssant comme agent de la corporation de la cité de London, locataire du chemin de fer, suivant les dispositions de 4-5 George V, c. 96.

La ligne a environ vingt-quatre milles de longueur, et on est actuellement à en faire une ligne électrique, et les travaux sont faits pour la commission de London par la commission des forces hydro-électriques d'Ontario.

Les requérants, malheureusement, ont commencé ces travaux sans s'occuper des règlements de la commission au sujet des espaces morts.

On déclare qu'ils ne connaissaient pas les règlements de la commission; et que, avant de commencer les travaux, croyant que les espaces morts ordonnés par la commission ne s'appliquaient qu'aux lignes de chemin de fer à vapeur et non aux lignes électriques, ils ont examiné des lignes électriques régulières aux Etats-Unis dans le but d'obtenir des renseignements précis sur les systèmes de construction les meilleurs et les plus modernes, étudiant particulièrement—entre autres choses—la question des espaces morts.

L'enquête faite par les requérants leur a montré que l'espace mort régulier requis pas l'Association américaine des ingénieurs de chemins de fer électriques est de sept pieds trois pouces, donnant ainsi trois pouces de plus qu'il n'est requis aux Etats-Unis.

L'entreprise pour tous les poteaux a été donnée. Ces poteaux ont été construits de manière à porter une traverse donnant l'espace mort voulu, c'est-à-dire, sept pieds trois pouces. Environ cent cinquante poteaux sont déjà placés. La construction est permanente et solide, car les poteaux sont tenus dans des bases de béton. Le bloc de béton dans lequel un poteau est placé pèse de six mille à sept mille livres. Malheureusement, non seulement ces poteaux ont été construits, mais tous les poteaux ont été fabriqués de manière à fournir une sûreté que je ne considère pas suffisante pour le public, si on s'en sert avec des traverses neuves, plus longues et plus lourdes, donnant l'espace mort requis de huit pieds quatre pouces et quart.

A l'appui de sa requête demandant l'autorisation de cet espace mort réduit, la commission des chemins de fer de London fait remarquer que dans le cas de cette ligne dont on fait une ligne électrique, la structure supérieure doit supporter un poids de huit cents à mille livres par point sur toute la longueur de la ligne; et que le coût de cette structure supérieure augmente rapidement, si la traverse est étendue. Elle prétend que

c'est pourquoi l'espace mort moindre est permis sur les lignes électriques aux Etats-Unis, alors que les lignes de chemin de fer à vapeur doivent avoir un espace mort de sept pieds six pouces.

La commission requérante fait aussi remarquer que les espaces morts de la *Windsor, Essex and Lake Shore*—une compagnie sous la juridiction de cette commission—ne sont que de sept pieds, et que les espaces morts de la ligne d'Hamilton et de Dundas ne sont que de six pieds à six pieds dix pouces. Cette dernière ligne est une corporation provinciale. La requérante prétend aussi que pour observer l'espace mort de la commission, non seulement les poteaux seraient perdus, mais que la position de la voie devrait être changée, et qu'on devrait faire une quantité de remplissage additionnel sur toute la ligne.

La compagnie requérante propose aussi, que pour ce qui concerne la construction électrique, on devrait adopter le règlement de la commission des chemins de fer et municipale d'Ontario, qui, dans le cas des lignes électriques, exige un espace mort de six pieds et demi de chaque côté du centre de la voie, à une hauteur de dix pieds au-dessus des rails.

Les espaces morts adoptés par la commission des chemins de fer et municipale d'Ontario ont réellement en vue les exigences de l'opération des wagons électriques, urbains et dans les centres. Les espaces morts requis par notre commission, d'un autre côté, sont tels qu'ils permettent aux serre-freins de faire leur travail, sans courir le risque d'être frappés par les poteaux ou les autres constructions près de la voie, et, à mon avis, l'espace mort exigé par la commission—en vertu de ses règlements les plus récents—de huit pieds quatre pouces et quart, n'est pas excessif et devrait être observé.

Toutefois, les requérants font voir que les poteaux sont posés de l'autre côté de la ligne, et que leurs règlements d'exploitation peuvent être formulés de manière à ce que les serre-freins et les autres membres de l'équipage du convoi soient tenus de débarquer et de rembarquer du côté opposé aux poteaux, et que le chemin de fer peut fonctionner avec sécurité et satisfaction sans que le serre-frein soit aucunement exposé au danger.

Par le passé la commission a émis des ordonnances accordant des permis de chemin moindres que requis dans certains cas où il n'y avait pas de nécessité pour le serre-frein de se poster sur le côté du wagon. Dans le cas actuel le parcours est long, mais aussi comme le danger n'existe que d'un côté, l'autre côté pourrait être utile en tout temps.

Je crois donc qu'on peut émettre une ordonnance approuvant les permis pour ce qui regarde les cent cinquante poteaux déjà érigés à sept pieds, trois pouces. Pour ce qui concerne les poteaux pas encore érigés, la sécurité demanderait, au sens de nos ingénieurs, qu'on aide aux poteaux à subir la tension additionnelle causée par cet arrangement, en posant le fil trois pouces plus loin du poteau. Pour ces derniers poteaux donc il faudrait une marge de sept pieds, six pouces. L'ordonnance aurait la forme usuelle en ces cas; c'est-à-dire, elle est sujette à l'accomplissement de ce qu'entreprend la compagnie—en ce cas la commission—d'empêcher ses hommes de se tenir sur le flanc des wagons, du côté de la voie où sont posés les poteaux.

La conséquence, c'est que si cette stipulation n'est pas obéie, et partant la vie des employés est mise en danger, les avantages donnés par l'ordonnance qui réduit la marge, cessent, et la construction devra se faire dans la pleine marge de huit pieds, quatre pouces et un quart telle qu'exigée par la présente ordonnance générale de la commission.

Le commissaire McLean était d'accord.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LACHINE, JACQUES-CARTIER & MAISONNEUVE, EN VERTU DE L'ARTICLE 157 DE LA LOI CONCERNANT LES CHEMINS DE FER, DEMANDANT L'APPROBATION D'UN EMPLACEMENT QUI S'ÉTEND DEPUIS UN POINT SUR LA RUE SAINTE-CATHERINE, MONTRÉAL, QUÉBEC, SUR UNE DISTANCE DE 7·18 MILLES DANS UNE DIRECTION NORD-OUEST JUSQU'À RACCORDEMENT AVEC LA VOIE DU GRAND-TRONC PRÈS DE LA JONCTION JACQUES-CARTIER.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, le 5 février 1915.

La carte de la voie de ce chemin de fer ayant été approuvée par le ministre des Chemins de fer, selon la loi, le plan de cet emplacement a été déposé aux archives et approuvé par la commission.

L'emplacement approuvé traversait les terrains de la compagnie des Tramways de Montréal, actuellement en question. L'ordonnance formelle d'approbation (ordonnance 13993) contenait la stipulation suivante:

> " (d) L'emplacement à travers les terrains de la compagnie des Tramways de Montréal devra faire l'objet d'une entente entre les partis, telle que la compagnie des Tramways souffre le moins possible. Tout sujet de différend pourra être exprimé à une audition ultérieure."

Puisqu'aucune entente n'avait été conclue entre les parties, la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve a présenté une requête à la commission montrant qu'elle avait besoin, aux fins de son droit de passage, d'une portion du lopin n° 340, paroisse de Saint-Laurent, une étendue d'à peu près 597 pieds en longueur et large de 100 pieds, contenant 1·62 arpent, tel qu'exposé dans le plan de l'emplacement et à la page 70 du livre de référence qui se rapporte à l'ordonnance n° 13993, en date du 12 juin 1911, qui approuve, en vertu de l'article 159 de la loi concernant les chemins de fer, l'emplacement de la voie ferrée depuis son terminus ouest jusqu'à un point près de la rue Iberville.

L'ordonnance que la compagnie demandait était de nature à lui permettre de prendre les terrains susmentionnés, lesquels terrains appartenaient à la compagnie des Tramways de Montréal, une corporation provinciale—qui les avait acquis (les dits terrains) de la *Montreal Park & Island Railway Company,* une corporation fédérale, en vertu de législation favorable passée par le Parlement fédéral et la province de Québec. En d'autres termes la propriété que la compagnie requérante cherchait à prendre est la propriété mentionnée dans le paragraphe ci-dessus et exposée dans l'ordonnance n° 13993—laquelle propriété, ou lesquels terrains, la dite compagnie désirait acquérir en vertu des stipulations de l'article 176 de la loi concernant les chemins de fer. Après la déposition de plusieurs déclarations écrites, au nom des différentes parties—l'argument principal de la compagnie des Tramways de Montréal étant que la commission n'avait pas l'autorité d'accorder la demande,—l'ordonnance suivante fut émise par la commission.

"LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA",

"Samedi, le 20e jour de juillet, A.D., 1912.

"D'ARCY SCOTT, sous-commissaire en chef.

"S. J. MCLEAN, commissaire.

"EN L'ESPÈCE: ordonnance de la commission n° 13993, en date du 12 juin 1911, approuvant l'emplacement de la ligne de voie ferrée de la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve depuis le terminus ouest du chemin de fer jusqu'à un point quelque 400 pieds à l'ouest du passage de la compagnie du Pacifique-Canadien au tunnel de la rue Iberville, dans la cité

de Montréal; et la requête de la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve demandant l'autorité de prendre, pour la construction de sa voie une portion du lopin n° 340 dans la paroisse de Saint-Laurent, dans la dite cité de Montréal, des terrains de la *Montreal Park & Island Railway Company,* soit une étendue de terrain longue de 597 pieds et 100 en largeur, comprenant 1·62 arpent, tel qu'exposé dans le plan en date du 12 juin 1911, et approuvé par le dite ordonnance n° 13993.

"Après lecture de ce qui est allégué à l'appui de la requête et au nom de la *Montreal Park & Island Railway Company,* et du rapport de l'ingénieur en chef de la commission—

"Il est ordonné que la compagnie requérante soit, et par les présentes elle est autorisée de prendre aux fins du croisement, la portion du dit lopin n° 340, des terrains de la *Montreal Park & Island Railway Company,* à savoir, une étendue de 597 pieds de longueur et 100 pieds de large, comprenant 1·62 arpent, tel qu'exposé dans le dit plan.

"(Signé) D'ARCY SCOTT,
"*Sous-commissaire en chef,*
"*Commission des chemins de fer du Canada.*"

Alors la compagnie des Tramway de Montréal a déposé à la cour Suprême une pétition priant la Cour de leur accorder la permission d'en appeler de l'ordonnance ci-dessus; une ordonnance en date du 30 septembre 1912 donnait cette permission.

Un jugement prononcé par une majorité de la cour Suprême en juin 1914, appuyait cet appel pour la raison que l'ordonnance protestée dépassait les pouvoirs de la commission.

La compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve a, depuis, demandé une ordonnance pour compléter l'ordonnance n° 13993, de façon à permettre à la compagnie de prendre les démarches nécessaires en conformité avec la loi concernant les chemins de fer, et acquérir le droit de passage pour la construction de son chemin de fer.

Cette requête fut entendue à une séance de la commission tenue à Ottawa le 7 décembre 1914.

Je ne puis comprendre pour quelle raison la compagnie, dans sa requête antérieure, s'appuyait sur l'article 176. Pour ce qui concerne cet article, la compagnie requérante—bien qu'au début elle fût sous la juridiction provinciale—puisqu'elle est devenue une compagnie fédérale en vertu des stipulations de la loi fédérale 1-2 George V, chapitre 104, est une compagnie sujette aux termes de cet article. Il est vrai que la propriété en question, bien qu'ayant appartenu déjà à une compagnie sujette à la juridiction fédérale, est aujourd'hui la propriété d'une compagnie de chemin de fer sujette à la juridiction provinciale.

La coutume établie de la commission a été d'interpréter la loi comme s'appliquant simplement aux chemins de fer sujets à la juridiction fédérale, à part des articles spéciaux où il est question de chemins de fer provinciaux; et en conséquence la commission a trouvé que l'article sur lequel s'appuyait la compagnie requérante ne s'applique qu'à un chemin de fer soumis à l'autorité législative du Parlement du Canada,—un chemin de fer dont la charte a été octroyée par une loi du Parlement fédéral, ou qui a été déclaré à l'avantage général du Canada. *Preston and Berlin Street Railway Company* vs *Grand Trunk Railway Company,* 6 C.R.C. 142, *St. John and Quebec Railway Company* vs *Canadian Pacific Railway Company,* 14 C.R.C. 360.)

En même temps il n'est que juste de dire qu'il semblerait difficile—l'ordonnance étant considérée entièrement à part de la requête et en conséquence à part de l'article 176—de la rendre efficace (l'ordonnance) parce que, entre autres causes, les terrains ne sont nullement requis pour fins de traverse. Le chemin de fer que la compagnie requérante se propose de construire ne traverse pas la voie de la compagnie des tramways de

Montréal et le terrain qu'on cherche à prendre n'avait pas de rails lors de l'ordonnance. Puisque les wagons de la compagnie des tramways de Montréal circulent dans les rues de la ville, une traverse de sa voie serait le point en litige qu'on s'attendrait à voir exposer dans une requête pour passage public ce qui, naturellement, n'est pas le cas ici.

A l'audition M. Perron, C.R., représentant la compagnie des tramways de Montréal, a de nouveau soulevé la question de juridiction; selon lui le seul tribunal compétent à passer jugement sur cette affaire est la commission des Utilités publiques de la province de Québec.

Lorsque j'étudiais cette dernière question le fait m'est venu à l'esprit que la législation de la province de Québec ne donne à sa commission que la simple juridiction de passer jugement dans les disputes à propos des traverses des chemins de fer électriques; l'occasion fut donc offerte à M. Perron de plaider sa cause de nouveau autant qu'il le désirait: voici sa déclaration:—

"En vertu de l'article 740 des statuts refondus de Québec la commission a juridiction: '(*a*) dans toutes les affaires qui sont soumises à la juridiction du comité du conseil exécutif qui gère les voies ferrées, lequel comité elle remplace par les présentes, et dont par les présentes également elle prend tous les pouvoirs".

"Le terrain que la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve cherche maintenant à prendre. forme partie de la propriété de la compagnie des Tramways de Montréal.

"Le paragraphe 7 de l'article 6474 des statuts refondus de Québec déclare: 'Que la compagnie de chemin de fer aura le pouvoir et l'autorité de construire des maisons, des usines, des entrepôts, des élévateurs, des bureaux et des ateliers; et d'acheter le terrain pour ces constructions'.

"Le paragraphe 9 du même article 6474 donnait à la compagnie le pouvoir et l'autorité de: 'traverser ou de croiser n'importe quel autre chemin de fer'.

"Le paragraphe 20 du même article déclare que: 'aucune autre compagnie de chemin de fer ne s'arrogera les pouvoirs énoncés dans le paragraphe 19 de cet article sans faire demande au comité préposé à la direction des chemins de fer, constitué en vertu de l'article 6670, pour faire approuver le mode de raccordement et les fins de traverse ou de croisement'.

"Je soumets donc que la juridiction accordée par les statuts refondus de Québec à la commission des Utilités publiques de la province de Québec n'est pas de nature à limiter les droits de cette commission, mais qu'elle indique seulement quelques-uns de ses pouvoirs.

"Je serai heureux de vous fournir des renseignements additionnels si vous les désirez".

Prié de compléter son plaidoyer à ce propos, il a fait la déclaration suivante:—

"Je veux dire que notre proposition est basée principalement sur le fait que la commission des chemins de fer du Canada n'a aucune juridiction sur un chemin de fer provincial. Les raisons sur lesquelles nous fondons cette assertion sont pleinement expliquées par notre action dans la cause de la *Montreal Park and Island Railway Company* et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, dont copie est ci-incluse. Voir page 5, deuxième point, Inconstitutionalité.

"Si notre argument est juste, il nous semble que les articles des statuts refondus que nous vous avons cités l'autre jour donnent à la commission des Utilités publiques de la province de Québec une juridiction suffisante pour régler cette dispute".

A étudier la loi de Québec on voit que la législature de cette province n'a pas du tout tenté d'établir une juridiction sur les chemins de fer fédéraux. L'article 15 des statuts refondus traite des chemins de fer; et les articles d'interprétation 6470 (1) et

6471 (10 et 11) montrent clairement que les compagnies de chemin de fer sujettes aux stipulations de la loi sont des compagnies constituées en corporations en vertu des stipulations de la loi de Québec concernant la consolidation des chemins de fer, en 1880, ou en vertu des statuts refondus de la province en 1888, ou d'une législation provinciale subséquente. Encore, le paragraphe 3 de l'article 719 et les articles suivants qui créent la commission des Utilités publiques de la province de Québec ne cherchent pas à lui conférer la juridiction sur aucun chemin de fer fédéral.

Je trouve que mon opinion au sujet de la législation du Québec est similaire à l'opinion de la commission de la province de Québec. A la page 40 du rapport annuel de la Commission pour l'exercice terminé le 31 juillet 1911, allusion est faite, dans les termes suivants, à la plainte d'un certain Hemming:

> " Une plainte que la traverse sur la voie du Grand-Tronc par les rails de la défenderesse (la compagnie des Tramways de Montréal) à la rue Guy, Montréal, est très dangereuse, et qu'il faudrait inaugurer une amélioration du service entre la rue Centre et la rue Notre-Dame. La défenderesse a déposé un appel attaquant la juridiction de la commission et après une audition de cette question le verdict suivant fut publié: ' Vu que le changement pour ce qui concerne la traverse de la rue Guy entraînerait la conséquence que la compagnie des Tramways de Montréal traverserait la voie du Grand-Tronc à un autre endroit, il est permis de ce faire, et en tant que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc est sujette à la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada, et que cette commission n'a nulle autorité d'ordonner une telle traverse, il est déclaré que la commission n'a pas la juridiction nécessaire pour accorder cette partie de la requête du demandeur. . . "

En tout cas, la question de savoir si, oui ou non, une province s'est arrogée la juridiction de traiter du point actuellement en dispute, a peu ou rien à faire avec la détermination de la question principale,—cette question étant de décider si, d'après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le parlement Fédéral, lorsqu'il autorise la construction d'un chemin de fer national sur une route choisie par le Parlement, a le pouvoir de réaliser ce projet, nonobstant que ce faire peut entraîner l'expropriation d'une réserve de chemin non seulement au travers de la propriété appartenant à des particuliers mais aussi au travers de la propriété d'une compagnie de chemin de fer provinciale.

Cette question, évidemment, ne peut dépendre du degré jusqu'auquel les autorités provinciales pourraient, d'un côté, désirer venir en aide à un projet fédéral, ou, de l'autre, décider d'autoriser la construction de chemins de fer locaux de manière à militer contre une entreprise fédérale.

Comme pouvoir nécessaire et subordonné, je suis d'avis que le droit qu'a le Dominion de légiférer est absolu. Pour ce qui a trait aux chemins de fer, il n'y a aucun doute que ce pouvoir est nécessaire. Il est indiscutable que la nécessité d'exproprier du terrain pour la construction d'un chemin de fer fédéral est bien plus grande que la nécessité d'accorder à une compagnie de téléphone l'autorisation de poser et de maintenir ses poteaux sur certaines grandes routes. Une ligne de poteaux téléphoniques peut être dérangée avec facilité et à peu de frais tandis que la délocalisation d'une ligne de voie ferrée peut être dispendieuse au point de devenir impossible, et si la ligne est dérangée ce même dérangement peut tuer un bon objet de l'entreprise. Ceci étant, j'opine que le point disputé dans cette cause, à procéder de la même manière que celle dont on en traite actuellement, est décidé par le jugement de Iddington, J., émis dans l'appel entre ces deux partis à la cour Suprême, et suivant, de fait, le jugement du Conseil privé dans la cause de *Toronto* vs *Bell Telephone Company* (1905), A.C. 52; l'avocat général de la Colombie-Britannique *vs* le compagnie du Pacifique-Canadien (1906), A.C. 204.

L'on peut faire remarquer que dans la cause " Bell Telephone " le parlement local a décrété qu'aucun poteau téléphonique ne devait être posé sur certaines rues publiques

sans le consentement des municipalités lesquelles sont, dans la majorité des cas, les propriétaires des rues.

Je désire aussi renvoyer à la cause de l'avocat général de l'Alberta *vs* l'avocat général du Canada et autres (1913), 31 *Times Law Reports,* 32.

Je considère que le droit fédéral n'est qu'une autorité subordonnée au pouvoir législatif majeur, et partant qu'il ne peut s'immiscer dans les affaires des compagnies provinciales, hormis en ce qui regarde jusqu'à quel point les emplacements de voie des compagnies fédérales devront empiéter sur la propriété des compagnies provinciales, à cette fin que l'objet de la corporation fédérale puisse se réaliser. Il est patent donc que la commission ne peut pas, comme cela s'est dit, autoriser la prise du réseau ou de l'emplacement de la voie d'une compagnie provinciale pour le simple avantage d'une compagnie fédérale.

Nous pouvons dire aussi que, pour tout ce qui a trait au croisement des lignes fédérales par les lignes provinciales, la politique de la commission a toujours été d'accorder le même traitement aux requérants fédéraux. Si la situation actuelle était renversée et une compagnie provinciale désirait traverser une ligne fédérale, l'ordonnance convenable serait émise tout naturellement.

Pour illustrer le fait que cette politique s'applique non seulement aux chemins de fer locaux déjà existants, mais encore à ceux qui sont à l'état de projet l'on peut mentionner la requête de la *Southern Central Pacific Railway Company* (une compagnie fédérale), demandant l'approbation de ses plans d'emplacement (dossier n° 16355). A l'audition lorsqu'on eut plaidé la cause de l'*Alberta Pacific Railway Company* (une compagnie provinciale), M. Mabee, coommissaire en chef, en énonçant le jugement de la commission, a déclaré:

". . . . . . que lorsqu'une corporation provinciale, avec une charte provinciale, fait approuver son plan d'emplacement par le ministre provincial des chemins de fer, et dépose ensuite ce plan d'emplacement, étant alors capable de poursuivre sa construction légalement selon les statuts de la province,—que dans le cas où cela est fait, un chemin de fer fédéral n'a pas le droit de se présenter à cette commission pour obtenir un emplacement qui engendrera une dispute perpétuelle entre les deux compagnies".

Puisque je crois donc que cette commission a la juridiction d'autoriser l'expropriation du terrain nécessaire à la construction et l'exploitation du chemin de fer de la compagnie requérante, bien que ledit terrain soit la propriété de la compagnie des tramways, je dois maintenant considérer si l'expropriation devrait ou ne devrait pas être autorisée.

M. Perron se plaint qu'à la dernière audition la compagnie a été traitée par la commission comme n'ayant pas plus de droits qu'un cultivateur. D'un sens une telle attitude peut se défendre. Comme simple propriétaire foncier, la compagnie occupe une position qui n'est aucunement meilleure que celle occupée par n'importe quel autre propriétaire foncier. De l'autre côté, puisque la compagnie est une utilité publique, qui existe pour l'accommodation du public, elle a le droit de demander que les intérêts de cette partie du public qui patronne, ou peut patronner, son système ne souffrent en rien. Toujours la considération primordiale est l'intérêt et le service publics, et que cet intérêt et ce service soient entre les mains d'une corporation provinciale ou fédérale, cela ne fait pas de différence, et en plus, s'il y a conflit d'intérêt public, la question se rétrécira de nouveau et deviendra non une question d'avantage à une corporation fédérale ou une corporation provinciale, mais une question de savoir de quelle manière on peut servir le plus grand intérêt public. Lors de l'émission de l'ordonnance n° 13993 il n'était pas du tout question de la congestion des terminus du Grand-Tronc à Montréal, la compagnie du Grand-Tronc avait la possession et la direction du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, et il lui incombait de soulager cette congestion si elle existait. M. Perron, à l'audition, a admis franchement que la nécessité qu'a la compagnie d'alléger cette congestion est indisputable. La compagnie a continué à acquérir l'emplacement de voie autorisé, et elle a déjà acquis des propriétés à $1,439,000 de frais. En plus, elle a exproprié d'autres propriétés dont

la valeur se décide actuellement en appel, les réclamations demandent $150,000 encore. La compagnie n'a rien construit sur le terrain qu'on cherche à prendre excepté que, depuis la dernière requête, elle a poussé une voie depuis son atelier de réparage au travers du terrain sur un parcours de quelque 400 pieds au nord de l'emplacement de voie proposé. L'ingénieur de la commission nous fait rapport que cette voie n'est pas présentement utilisée, mais la voie de la compagnie requérante doit se construire avec une marge de quinze pieds au-dessus de ces rails en sorte que la nouvelle voie ne nuira en rien à leur exploitation. Au sud de l'étendue qu'on cherche à exproprier elle a l'atelier dont elle se sert pour réparer les wagons. Il a été déclaré à l'audition que le plus grand nombre de wagons dans l'atelier au même moment était de 75; après l'audition nous avons fait une inspection plus ample afin d'être au courant des faits exacts, lorsque l'ingénieur en chef apprit que la grange en question servait d'atelier de réparations et que dans ce prétendu atelier de réparations il n'y avait dans ce moment que 42 wagons en train d'être peinturés de nouveau. La propriété que possède aujourd'hui la compagnie des Tramways à l'est dudit atelier pour wagons donnera à la compagnie requérante assez d'espace pour étendre sa boutique à deux fois ses dimensions actuelles.

Dans les circonstances il est impossible de trouver que l'intérêt public sera mis en danger si l'on accorde l'ordonnance demandée.

Il a été dit à l'audition que si le chemin de fer élevait sa voie à environ 25 pieds au-dessus du terrain et construisait sur une travée, la compagnie des Tramways retirerait son opposition; je serai heureux si une entente de cette nature peut se conclure entre les deux parties; mais il n'y a rien de déposé qui puisse autoriser la commission d'obliger la compagnie requérante à faire cette élévation de sa ligne. Lors de l'expropriation du terrain la compagnie des Tramways exposera naturellement devant l'arbitre ses réclamations pour dommages, et plaidera ce qu'elle voudra concernant l'effet possible de telles ou telles conditions que la commission a pu imposer sur la compagnie.

Les terrains que la compagnie requérante requiert ne sont rien plus que l'emplacement de voie statutaire qui peut être exproprié en vertu de l'ordonnance générale qui approuve la localisation. L'expropriation aurait donc pu se faire en vertu de l'ordonnance 13993, ne fussent-ce les stipulations du sous-paragraphe (d) de l'ordonnance. Puisque les deux parties n'ont pu s'entendre comme la commission espérait, nous émettrons aujourd'hui une ordonnance amendant l'ordonnance originale en rayant le sous-paragraphe mentionné.

Le commissaire McLean était d'accord.

REQUÊTE DU "BOARD OF TRADE" DE FORT-WILLIAM DEMANDANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE DE CAMIONNAGE À FORT-WILLIAM; OU L'ABOLITION DE LA COUTUME SUIVIE PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PERCEVOIR LES FRAIS DE CAMIONNAGE DU CONSIGNATEUR CHEZ LE CONSIGNATAIRE.

Jugement, sous-commissaire en chef SCOTT, le 5 février 1915:

Les compagnies de chemins de fer ont des traités avec les compagnies de camionnage dans un nombre de cités et de villes au Canada, en vertu duquel traité la compagnie de camionnage consent à prendre et à livrer des marchandises pour les compagnies des chemins de fer selon une échelle de taux. Ces compagnies de camionnage ne sont pas sous la juridiction de la commission et ce service est entièrement facultatif pour la compagnie.

Il n'est pas dans la juridiction de cette commission d'enjoindre à une compagnie de chemin de fer d'établir un service de camionnage, et par conséquent, nous ne pouvons nous rendre à la demande des requérants pour une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin d'établir un service de ce genre à Fort-William. Pour ce qui est de la coutume qu'ont adoptée les compagnies de chemin de fer en certains endroits de percevoir des consignataires les frais de camionnage des consignateurs en même

temps qu'elles perçoivent les frais de transport par petite vitesse pour le voiturage par voie ferrée, il me semble que le moyen de remédier à ce mal est entre les mains des consignataires eux-mêmes. S'ils ne veulent pas payer les frais de camionnage du consignateur à la compagnie de chemin de fer, je ne vois rien qui les y oblige. La compagnie de chemin de fer n'a pas le droit de retarder la livraison des marchandises parce que les consignataires refusent de payer les frais de camionnage du consignateur; et comme le camionnage est porté comme un item distinct sur la note du transport, il serait alors bien simple pour le consignataire de retrancher ce montant de la somme totale que demande la compagnie de chemin de fer.

La question a été soumise à la commission sous le dossier n° 18663-30 il y a quelques années, et un mémoire de M. le commissaire McLean, appuyé par le commissaire en chef, en date du 25 septembre 1913, a été distribué aux compagnies de chemin de fer et à un certain nombre de chambres de commerce—une copie étant aussi expédiée au secrétaire de la chambre de commerce de Fort-William par le secrétaire de cette commission, jointe à une lettre en date du 13 octobre 1913. Les compagnies de chemin de fer ayant publié un avis à l'effet que les compagnies avaient l'intention d'abandonner la coutume de percevoir du consignataire les frais de camionnage du consignateur, des expéditeurs de l'ouest, en délégation à une conférence tenue à Regina le 18 décembre 1913, ont protesté énergiquement auprès de la commission, contre l'abandon de cette coutume par les compagnies de chemins de fer. Un certain nombre des chambres de commerce de villes de l'ouest ont joint leurs protestations à celles des expéditeurs.

Je suis entièrement d'accord avec l'opinion exprimée par M. le commissaire McLean dans le mémoire dont il a déjà été question, lorsqu'il dit:—

> "La question de savoir si les consignataires doivent, ou ne doivent pas, payer les débours de camionnage à la compagnie de chemin de fer est purement affaire de convention entre les parties intéressées. La commission n'a rien à y voir, ni le service rendu par le chemin de fer est-il en aucune manière un service ou une facilité de voie ferrée dans le sens de la Loi des chemins de fer."

Pour cette raison, je ne vois pas que la commission puisse faire quelque chose dans cette affaire.

Le commissaire Goodeve est du même avis.

PLAINTE DE M. LE JUGE FORTIN, CONTRE LA SUPPRESSION DU TRAIN DE 8 HEURES P.M., DE SAINT-JÉRÔME À MONTRÉAL, P.Q., SUR LA LIGNE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 10 février 1915:

Lors de la discussion de la plainte avec la compagnie, cette dernière a prétendu que, par suite de la situation à l'heure actuelle, elle se trouvait dans la nécessité de réduire son service des trains là où la chose était possible et de maintenir ces retranchements jusqu'à ce que la situation s'améliore.

Depuis, la commission a fait une enquête sur la situation dans le but de déterminer si oui ou non le trafic entre Saint-Jérôme et Montréal donnait lieu à la commission de rendre une ordonnance enjoignant le rétablissement de l'ancien service.

Le train, dont la discontinuation faisait l'objet de la plainte, était connu sous le n° 436 Saint-Jérôme, autrefois porté sur l'horaire comme quittant Saint-Jérôme à 8 heures a.m., Sainte-Rose, à 8.33 heures a.m. et arrivant à Montréal, à 9.20 heures, a.m. L'inspecteur de la commission a préparé un relevé tabulaire du nombre de

voyageurs transportés sur le train pendant la semaine du 24 novembre au 30 novembre inclusivement, lequel tableau est comme suit:—

24 novembre	88	voyageurs.
25 "	80	"
26 "	103	"
27 "	65	"
28 "	55	"
29 "	66	"
30 "	124	"

Son rapport établit aussi que la plupart des voyageurs transportés sont des gens occupés à divers commerces, soit à Montréal ou à des stations intermédiaires entre Saint-Jérôme et Montréal, ou qui vont à Montréal pour y faire leurs emplettes, et il en découle que le plus grand nombre des voyageurs ne prennent pas le train pour se rendre à leur travail à une heure fixe.

Les premiers trains de la journée de service entre Saint-Eustache, Sainte-Thérèse et Montréal, savoir les n°s 478 et 470, et selon l'horaire, arrivant à Montréal à 7.45 a.m. et 8.45 respectivement, transportent dans une large proportion (au dire de l'inspecteur) des gens de la classe ouvrière qui doivent être à leur travail à huit heures et à neuf heures, selon le cas.

Le rapport dit en outre que, le trafic ne justifiant pas le service de deux trains, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en modifiant le temps en vigueur au 17 janvier 1915, a fusionné à Sainte-Thérèse le train n° 436 avec le train de Saint-Eustache, n° 478, qui arrive à la gare de la Place Viger à Montréal à 7.45 heures de l'avant-midi

Il appert que le plaignant, M. le juge Fortin, demeure à Saint-Rose et a voyagé régulièrement par le train qui a été contremandé.

D'après les nouveaux arrangements du service des trains, un convoi quitte Saint-Jérôme à 6.45 heures de l'avant-midi, est dû à Sainte-Rose à 7.01 heures de l'avant-midi et arrive à Montréal à 7.45 heures de l'avant-midi. Le train du matin qui vient ensuite est le "limité" n° 470 qui, d'après l'horaire, arrête à Sainte-Rose à 8 heures de l'avant-midi et arrive à Montréal à 8.45 heures de l'avant-midi.

Il s'ensuit, naturellement, que le plaignant doit partir de Sainte-Rose à 8 heures de l'avant-midi au lieu de 8.34 heures de l'avant-midi sous l'ancien horaire.

Il n'y a pas de doute que la nouvelle distribution des trains offre certains désavantages, mais malheureusement, on ne saurait douter que dans l'état actuel de choses le trafic est tel qu'il faut pratiquer l'économie dans l'exploitation, avec cette autre conséquence que la situation par rapport au trafic ne justifie pas le service dont on bénéficiait antérieurement.

Dans les circonstances je suis d'avis que l'on renvoie la demande.

Le sous-commissaire en chef Scott abonde dans le même sens.

DEMANDE DE LA "CANADIAN NORTHERN ONTARIO RAILWAY COMPANY" POUR L'APPROBATION D'UN TRACÉ DE SA LIGNE À TRAVERS LA VILLE DE NORTH-BAY.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, le 10 février 1915:

Le plan du tracé de la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à travers la ville de North-Bay a été approuvé par l'ordonnance n° 17906 à la suite d'une audition tenue dans la ville de North-Bay à laquelle assistaient les divers intéressés.

A une séance ultérieure de la commission tenue à cette fin à North-Bay on a étudié la question des croisements de rues et ces derniers ont été approuvés par l'ordonnance n° 20500. Bien que divers intéressés aient fait des objections à ces dernières ordonnances, elles ont néanmoins été rendues par la commission sur la base d'une convention (dont une copie a été déposée au dossier de la commission) intervenue entre la corporation de la ville de North-Bay et la compagnie de chemin de fer.

Aux termes de la convention la corporation s'est engagée à fermer les parties des avenues Régina, Sherbrooke, Commercial, Second et de la rue Cedar comprises dans l'emplacement de la voie du chemin de fer, et fermer la rue Fraser, réservant toutefois un passage pour les piétons. Le tout était conforme au plan faisant partie de la convention.

La corporation s'engageait également à faire aux frais de la compagnie, les démarches nécessaires pour l'expropriation du terrain requis pour l'ouverture et le prolongement de la rue McLaren, tel qu'indiqué sur le plan, et, à des conditions analogues, à ouvrir une rue de la rue Marion à la rue Front, ainsi qu'une autre rue reliant la rue Front à l'avenue Second.

La compagnie, entre autres choses, s'engageait " à payer tous les frais ou dommages que pourront légalement réclamer les propriétaires, ou autrement, qui pourront être légalement réclamés sous l'autorité de la loi des chemins de fer ou de la loi municipale, ou sous l'autorité de l'une ou l'autre de ces lois, ou tous dommages résultant de la construction de la voie ferrée à travers la ville, recouvrables aux termes de la loi."

La compagnie est également tenue de construire certains passages souterrains exigés par la convention, conformément à des plans de détails que la commission devra approuver, et d'installer et de maintenir des croisements à niveau à certains autres endroits.

L'ordonnance n° 20500 adopte les différentes solutions relatives aux croisements du chemin de fer dont il est question dans la convention, et pour ce qui est de la responsabilité, le paragraphe 5 de l'ordonnance, encore dans le but de faciliter l'interprétation de la convention, mais sans la surcharger, stipule:—

> "Que la compagnie est responsable de tous dommages dont les propriétaires d'immeubles affectés pourront légalement avoir le droit de recouvrer sous l'autorité de la loi des chemins de fer ou de la loi municipale."

En ces circonstances, la compagnie demande aujourd'hui une ordonnance établissant et déterminant quelles propriétés sont dépréciées par la construction du chemin de fer ou par suite de toute autre circonstance résultant de la mise à exécution de la convention ou de l'ordonnance. Bref, la compagnie de chemin de fer veut que la commission établisse d'une manière définie la zone de dommage ou d'intervention au sens de la loi.

Mon opinion est que l'on ne devrait pas rendre pareille ordonnance. D'après la convention intervenue entre les parties les dommages légalement recouvrables, soit en vertu de la loi des chemins de fer ou de la loi municipale doivent être payés par la compagnie du chemin de fer. L'effet de la convention est que la ville n'encourra aucune responsabilité pour dommages; et de plus, qu'aucun contribuable qui aurait autrement droit à des dommages, ne soit privé de son droit. En ces circonstances, la commission ne devrait pas chercher à restreindre les obligations contractuelles d'un chemin de fer ou de toute autre personne. Indépendamment du fait que cela est juste, rien, à tout événement, n'autorise d'agir de la sorte. Selon l'esprit de la loi des chemins de fer, on doit payer des dommages pour des terrains véritablement expropriés, et dans la mesure que les articles le permettent, le dommage causé à d'autres immeubles. La commission n'a pas le pouvoir d'abroger ou de restreindre le droit à ces dommages et en aurait-elle le pouvoir, elle ne l'aurait certainement jamais exercé ni a-t-elle jamais tenté de l'exercer. Les dispositions générales statutaires ont été modifiées par 1-2 George V, chapitre 22, article 6, lequel ajoute à l'article 235 (cet article traitant du droit de la commission d'autoriser les croisements de grande route), la disposition suivante:—

> " Subordonnément à l'indemnisation des propriétaires d'immeubles qui avoisinent ou qui touchent le chemin de fer que la commission juge à propos d'indemniser, le chemin de fer de la compagnie."

M. Temple, représentant la compagnie du chemin de fer, compte sur cette modification pour appuyer la demande qu'il fait aujourd'hui. La modification n'a pas été faite dans l'intention de restreindre mais, dans certains cas où de l'avis de la commission, les dispositions statutaires existantes relativement à l'indemnisation ne sont pas suffisantes d'étendre le droit de compensation aux propriétaires qui, autrement, n'auraient pas droit à un recouvrement.

Avant l'adoption de cet article, sous l'autorité de la loi des chemins de fer, le propriétaire d'immeubles qui touchent à une rue le long de laquelle une voie de chemin de fer était construite n'avait droit à aucun dommage, car il n'y avait pas d'expropriation physique de son immeuble. Sous le régime de la modification, dans un cas approprié, la commission peut stipuler, dans son ordonnance concernant le tracé de la voie le long de la rue, qu'il y aura indemnisation. A tout événement, dans la cause qui nous occupe la commission n'a rien fait dans le sens de la modification, et en aucune façon a-t-il été question des droits des propriétaires d'immeubles aux termes de cette modification. Au lieu d'être examinée sous cet angle, l'affaire se trouve résolue par la convention dont il est question. Il est fort clair que cette convention n'a jamais été faite dans l'intention que la commission, à sa discrétion, décidera qu'elle doit, ou ne doit pas, s'appliquer à certaine propriété. La preuve de la responsabilité de la compagnie du chemin de fer doit rester, quant à ses propres actes, subordonnée aux dispositions générales de la loi des chemins de fer, et quant aux actes légaux de la corporation en vue de l'exécution de sa part d'engagements, à celles de la loi municipale.

Abstraction faite de la négligence jointe à l'autorité légale voulue conférée par la loi, la question semble être tout à fait tranchée par les principes discutés dans l'affaire Medler et Arnott vs. Toronto, 4 C. R. C., page 13. Là, comme dans le cas présent, la ville a consenti à fermer une partie d'une rue; et dans ce cas la compagnie du chemin de fer s'était engagée à indemniser toute personne dont les terrains se trouvaient dépréciés par toute démarche prise par la ville en vue de l'exécution de la convention.

Pour ce qui concerne les propriétaires d'immeubles leurs recours serait donc d'obtenir des dommages de la municipalité au moyen de l'arbitrage comme l'autorise la loi municipale, le chemin de fer étant responsable vis-à-vis de la cité pour le montant d'indemnisation qui aura été adjugé.

En ce qui concerne la construction du chemin de fer, y compris les travaux de passages souterrains, la responsabilité de la compagnie du chemin de fer est subordonnée aux clauses générales de la loi des chemins de fer.

Toutefois, la question de savoir si les différentes mesures prises par la corporation ou par la compagnie et causant des dommages entrainent la responsabilité légale pour des dommages recouvrables en vertu de l'article approprié dans lequel il est question d'arbitrage, ou par poursuite, est une affaire entièrement du ressort des tribunaux.

Le sous-commissaire en chef Scott est du même avis.

DEMANDE DE LA CANADIAN NORTHERN QUEBEC RAILWAY COMPANY, SOUS L'AUTORITÉ DES ARTICLES 235 ET 237, POUR L'AUTORISATION DE CONSTRUIRE DES VOIES DE GARAGE À TRAVERS LES RUES STADACONA ET MARLBOROUGH, DANS LE QUARTIER HOCHELAGA, MONTRÉAL, QUÉ.

Jugement de M. le commissaire McLean, 12 février 1915:—

Le plan soumis indique le tracé de deux prolongements de voies dans le réseau du parc de la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* ces prolongements devant servir de supplément à ses parcs de la rue Moreau. Les voies nouvelles s'étendent dans la direction ouest à partir d'un point de raccordement avec les existantes, ce point de raccordement se trouvant au nord de la rue Stadacona. On voit déjà neuf voies franchissant la rue Stadacona. On demande de sanctionner les croisements des rues

Stadacona et Marlborough. La propriété sur laquelle ces voies seront situées, à part de celle qu'occupera les croisements de rues, appartient au chemin de fer. Les parcs de la rue Moreau, situés à l'ouest de la rue Moreau et au nord de la rue Sainte-Catherine, peuvent recevoir quelque quarante wagons. Les voies de ce parc se prolongent dans la direction sud jusqu'au côté nord de la rue Sainte-Catherine, où elles occupent l'espace compris entre les rues Moreau et Marlborough. Là où elles franchissent la rue Robillard, qui est parallèle à la rue Sainte-Catherine et située au nord de celle-ci, il y a treize voies. On voit que la section est de la rue Marlborough, d'après cette description, sert entièrement aux fins du chemin de fer. Les voies ferrées visées dans la demande de la *Canadian Northern Quebec Railway Company* pour l'autoriser à franchir les rues Stadacona et Marlborough, donneront, comme cela est vérifié, du logement pour environ douze wagons de plus.

La rue Marlborough, à son extrémité nord, a une barrière qui donne accès à la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette rue est sans issue à son extrémité nord. La rue Stadacona, à l'ouest, est également une rue sans issue, la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien se trouvant située à l'ouest. Sur le côté nord de la rue Stadacona, tout le terrain situé entre le point où les voies projetées franchissent cette rue et l'angle nord-est des rues Stadacona et Marlborough, appartient à la compagnie de chemin de fer requérante. La propriété sise sur le côté est de le rue Marlborough, à partir de l'angle des rues Marlborough et Stadacona nord jusqu'à l'extrémité de la rue, appartient également au chemin de fer. Sur le côté ouest de la rue Marlborough et au nord de la rue Stadacona, le lot 112, n'appartient pas au chemin de fer. Sur le côté sud de la rue Stadacona, le lot 117, qui se trouve immédiatement à l'ouest des voies projetées du chemin de fer, comme l'indique le plan, ce lot étant borné à l'ouest par la propriété du Pacifique-Canadien, n'appartient pas au chemin de fer. Quant aux lots 112 et 117, le chemin de fer a déclaré qu'il avait entamé des négociations avec les propriétaires de ces immeubles. A l'audition il n'a été fait de représentations d'aucune sorte par les représentants des propriétaires des lots en question.

La cité de Montréal a fait des objections, développées plus au long à l'audition, et exposant (1) que le posage de ces voies supplémentaires sur les rues Stadacona et Marlborough nuirait considérablement et entraverait le trafic sur ces rues, lequel trafic est déjà sérieusement encombré; (2) que la demande, si elle était accordée, causerait un grave préjudice aux immeubles appartenant à des particuliers. On a déclaré que c'était une partie du projet du chemin de fer de convertir, morceau par morceau, en un parc de chemin de fer cette partie du territoire de la cité de Montréal entre la rue Moreau, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la rue Sainte-Catherine. La cité était d'avis que l'on ne permette la construction de deux voies nouvelles à travers les rues en question que lorsque le chemin de fer aurait acquis un titre défini à toutes les propriétés comprises dans cette section sise au nord de la rue Sainte-Catherine.

On a fait allusion à certains propriétaires dont les immeubles seraient affectés, car on a dit que les lots suivants, lesquels étaient encore entre les mains de particuliers, seraient préjudiciablement affectés par le posage de voies additionnelles. Les lots en question sont les lots 112, 116, 117, 125, 128, 129, 130, 136 et 139, ainsi que tous les lots de 129 à 145 du carré 148. La cité a déclaré que la compagnie du chemin de fer possède déjà environ la moitié du terrain entre la rue Marlborough, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la rue Sainte-Catherine.

Il a déjà été question des lots 112 et 117 comme étant des lots au sujet desquels le chemin de fer était en pourparlers avec les propriétaires. Le lot 116 se trouve au sud de la rue Stadacona et le plan n'indique pas que ce lot ait un accès direct à la rue. On s'y rend par la rue Beaufort qui est une rue sans issue dans la direction sud à partir de la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à

la rue Sainte-Catherine et parallèle à la rue Marlborough. Les lots 124 et 125 se trouvent au sud des lots 117 et 116 respectivement. Ces lots ne donnent pas sur la rue Stadacona et n'ont pas d'accès direct à cette rue, car on s'y rend par la rue Robillard, qui n'est pas une rue ouverte et qui longe parallèlement la rue Stadacona au sud. Les lots 128, 129 et 130 ne donnent pas sur la rue Stadacona et n'y ont pas d'accès direct. Ils sont situés sur le côté sud de la rue Robillard, dans la section qui s'étend de l'angle sud-ouest des rues Seaver et Robillard jusqu'à l'angle sud-est des rues Robillard et Marlborough. Le lot 136 n'a pas d'accès direct à la rue Stadacona et est situé sur le côté est de la rue Beaufort. Les lots 138 et 139 sont situés sur la rue Sainte-Catherine. Les lots 129 à 145, carré 148, inclusivement, se trouvent sur le côté ouest de la rue Beaufort et ils vont jusqu'à l'extrémité nord de la rue où elle fait raccordement avec le rue Sainte-Catherine sur le côté sud.

On voit ainsi que, à part les lots 112 et 117, il n'y a, dans la liste de lots soumise, aucun lot donnant sur la rue Stadacona ou y ayant accès direct. Le lot 130 donne sur la rue Marlborough, un carré au sud du point de croisement projeté.

La question des lots additionnels est soulevée par la cité ainsi que par l'échevin Lapointe, qui est propriétaire de terrains dans la section qui vient d'être décrite. Un autre propriétaire terrien, qui ne demeure pas dans les limites de la section décrite, a également soulevé la question.

L'occupation d'une section donnée pour des facilités de chemin de fer, tout en étant à l'avantage du public en général, a un effet particulier sur la propriété avoisinante. Cet effet peut se faire sentir par la dépréciation de sa valeur comme propriété bourgeoise. Il peut également lui donner de la plus-value parce qu'elle peut être recherchée pour des fins de chemin de fer dans l'étendue restreinte immédiatement disponible aux dites fins.

La section, sur une partie de laquelle le chemin désire construire les facilités nécessitant les croisements demandés, est bornée au nord et à l'ouest par la propriété de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'est par le parc de la rue Moreau de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern,* la limite ouest de ce parc étant le côté est de la rue Marlborough, et au sud par la rue Sainte-Catherine. Dans la section décrite, se trouvent les constructions suivantes: deux petits hangars en bois sur le lot 109; sur le côté sud du lot 117, il y a une partie d'un hangar en bois, lequel se prolonge au sud jusqu'à la limite sud du lot 124; sur le côté sud du lot 124 il y a aussi un hangar en bois qui se prolonge dans la direction ouest pour une certaine distance sur le lot 125; sur le lot 126 il y a une bâtisse avec couverture en tôle; sur le côté ouest du lot 127 il y a un hangar; à l'extrémité est du lot 129 il y a un hangar en bois; sur le 138 se trouve une bâtisse qui sert d'hôtel et il y a aussi un hangar en bois.

Tout en faisant objection au croisement des rues, l'objection fondamentale de la part de la ville est celle qui a trait aux propriétaires d'immeubles. On a déjà déterminé quelle était la nature du trafic le long de l'extrémité nord de la rue Marlborough et le long de la rue Stadacona. Le trafic ne peut, étant donné l'état de choses qui existe sur les lieux, devenir un trafic de voitures et de piétons d'importance. Il y a déjà neuf voies qui franchissent la rue Stadacona; c'est-àdire que cette rue est l'entrée principale du parc de la rue Moreau. Il ne se fait sur la rue Stadacona aucun développement local qui nécessite du trafic et c'est une rue sans issue, étant fermée par la propriété du Pacifique-Canadien qui se trouve à l'ouest. La rue Marlborough au nord de l'intersection de la rue Stadacona n'est l'objet d'aucun développement local de nature à créer un trafic de voitures et de piétons.

La commission a, avant aujourd'hui, été saisie de l'insuffisance de facilités au parc Hochelaga. Le 8 février 1913 déjà, *Evidence Volume* 173, page 1823, le commissaire en chef tenait le langage suivant: "A prendre les choses comme elles sont aujourd'hui, le parc Hochelaga est, à n'en pas douter, inadéquat aux fins du trafic, et les compagnies l'admettent franchement".

Au cours de la présente audition, M. Tilston, parlant au nom du *Board of Trade,* s'est exprimé come suit:—

> M. TILSTON: Oui, monsieur. J'aimerais à dire un mot, non pas au sujet de la propriété, mais relativement aux facilités de tête de ligne du *Canadian Northern* à Montréal.
>
> "Cette question s'est présentée pour la première fois à la suite d'une plainte du *Board of Trade.* La commission a fait une enquête sur les têtes de ligne du *Canadian Northern* et la cause a été instruite dans ce palais de justice sous la présidence de M. Drayton, alors que le *Canadian Northern* promit de faire l'acquisition de voies de halage dans cette extrémité de la ville. La vérité est que les facilités du *Canadian Northern,* pour le déchargement de wagons complets sont fort restreintes, et, en temps ordinaire, la compagnie immobilise trente wagons chaque jour. Ces nouvelles facilités lui donneront de l'espace pour vingt wagons de plus, et je suis certain que cet espace supplémentaire sera hautement apprécié des expéditeurs comme des marchands. Quant aux droits relatifs aux immeubles je n'en connais rien du tout".

Les conditions que la commission imposera dans son ordonnance devront être dans la limite de ses pouvoirs énoncés par la loi des chemins de fer. Lorsque la commission, en accordant à un chemin de fer la permission de franchir une rue, agit ainsi malgré les protestations de la municipalité, il faut qu'elle soit convaincue que le croisement est dans l'intérêt public. L'article 237 de la loi des chemins de fer stipule que la commission peut—

> "accorder cette demande aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité publiques....

Elle n'a pas le pouvoir d'imposer comme condition à la permission de construire le croisement l'acquisition de nouveau terrain. Elle ne peut même pas le faire dans le cas présent où le chemin de fer ne nie pas qu'il est à acquérir du nouveau terrain dans cette section, ayant en vue d'autres facilités en sus de celles visées dans la présente demande.

Si la commission ne peut arriver à cela en accordant la requête principale, est-ce qu'elle doit, indirectement, c'est-à-dire en refusant d'accéder à la demande exprimée dans la requête, essayer d'en arriver aux mêmes résultats? Si elle est certaine que les facilités additionnelles sont nécessaires dans l'intérêt public, est-elle justifiable en gênant le public par le refus d'étudier cette question jusqu'à ce qu'un plan plus vaste ait été soumis?

Il n'y a pas de doute que ces facilités additionnelles sont nécessaires. Dans des conditions normales, la compagnie de chemin de fer est forcée de retenir en dehors de ses cours environ trente wagons. Il importe que nous accordions cette requête, parce qu'elle est dans l'intérêt du public.

Le sous-commissaire en chef Scott partage cet avis.

Le sous-commissaire en chef NANTEL: Je partage l'avis exprimé dans le jugement du commissaire McLean, étant d'avis que les intérêts commerciaux de la cité de Montréal exigent de plus grandes facilités au terminus en faveur de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Quebec. A ce sujet, il ne peut y avoir de doute.

L'objection qui m'a le plus frappé au cours de cette enquête n'a pas été au sujet de la construction actuellement projetée, ni l'extension de la voie actuelle à travers les lots 117, 124 et 125 sur le côté nord de la rue Robillard, mais au sujet de l'extension possible à travers la rue Robillard et les lots 126, 127, 136 et 137, jusqu'à un endroit situé juste au nord de la propriété sur laquelle est placé l'hôtel de l'échevin Lapointe. C'est la construction que, d'après l'échevin Lapointe, l'on se propose d'accepter, et il craint qu'une telle construction endommagera considérablement sa propriété. Je constate toutefois, que cette construction ne sera pas acceptée sans le consentement de la commission, vu que la rue Robillard doit être traversée. En conséquence, les intérêts de l'échevin Lapointe et autres propriétaires peuvent être sauvegardés pourvu qu'une requête à cet effet soit présentée.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LACHINE, JACQUES-CARTIER ET MAISONNEUVE, ET LE CROISEMENT DES RUES IBERVILLE, DE FLEURIMONT, POUPART ET COMTE, À MONTRÉAL.

Jugement rendu le 13 février par le sous-commissaire en chef SCOTT.

Il y a quelque temps passé, la commission autorisait la construction du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve à travers la partie est de la cité de Montréal. Je crois que lorsqu'elle sera construite cette ligne servira à la compagnie du Grand-Tronc de voie d'accès à un certain nombre d'industries dans la section-est de la ville.

Par l'ordonnance n° 16181, en date du 26 mars 1912, la commission autorisait la compagnie de chemin de fer à faire passer ses lignes à travers les rues Iberville et Fleurimont; et en vertu de l'ordonnance n° 17763, en date du 16 octobre 1912, un plan détaillé d'un pont qui servirait à faire passer ces deux rues pardessus la voie ferrée était approuvé. Ce plan montre un détournement de la rue Iberville afin de favoriser un croisement à angle aigu de la voie ferrée.

M. John Molson, de la cité de Montréal, est intéressé dans un vaste terrain situé non loin du croisement en question. L'avocat de M. Molson a comparu devant la commission et fit voir toute l'importance qu'il y avait d'établir un genre de croisement qui permettrait aux diverses routes, qui passent à travers la propriété de Molson, de passer la voie ferrée sans obstruction et demanda que le détournement de la rue Iberville ne soit pas accordé.

Depuis l'audition de cette cause, et en compagnie de l'ingénieur en chef et du chef du service d'exploitation, j'ai fait l'inspection de l'emplacement de la voie ferrée aux croisements en question. La rue Iberville, qui s'étend vers le nord-ouest, est la plus importante de toutes les rues affectées par ce projet. Elle porte une voie de tramways au sud-est du croisement projeté, et on croit que cette voie de tramways sera prolongée sur la rue Iberville jusqu'au nord-ouest du croisement projeté. La voie ferrée qui traverse la rue Iberville s'étend presque de l'est à l'ouest. Par conséquent, le croisement s'effectue de biais. La rampe de la voie ferrée est suffisamment au-dessous de la rampe de la rue pour permettre à la dite rue de franchir la voie ferrée au moyen d'un pont en ne changeant que très légèrement le niveau de la rue. La question à résoudre est de savoir si l'on doit détourner la rue afin de la faire traverser la voie ferrée à angle droit, ou si la dite rue doit franchir la voie ferrée en droite ligne et au moyen d'un pont. Cette dernière méthode est beaucoup plus dispendieuse que l'autre, étant donné que ce pont exigera des travées beaucoup plus longues et des culées plus grosses que si la rue traversait la voie ferrée à angle droit. Notre ingénieur en chef fait rapport que le coût d'un pont dans le cas où la rue serait détournée—ce plan ayant été approuvé par l'ordonnance n° 17763—serait d'environ $16,500. D'après lui, il en coûterait $33,000 pour jeter un pont de 50 pieds de large qui ferait traverser la rue en ligne droite au-dessus de la voie ferrée. En ne perdant pas de vue le développement du territoire et l'importance que la rue Iberville commence à avoir, je suis d'avis que la commission devrait recommander la construction d'un pont qui porterait la rue Iberville en ligne droite à travers la voie ferrée sans égard à l'ordonnance qu'elle a déjà émise. Il suffirait de bâtir ce pont à une largeur de 50 pieds pour le présent. En vertu de l'ordonnance n° 7331, en date du 8 juin 1909, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la suite d'une entente avec la ville de Montréal, obtenait la permission de construire un passage inférieur sur la rue Iberville et de manière à faire passer la dite rue au-dessous de la voie ferrée à environ un quart de mille au sud-est du croisement qui fait l'objet de la présente discussion. A ce passage inférieur, on ne permettra qu'une largeur de 48 pieds. A cause de cela, je crois qu'une largeur de 50 pieds pour le pont en question devrait être suffisante. Sans doute qu'on peut toujours ajouter à la construction d'un pont de cette qualité, et plus tard, si la chose est nécessaire, on peut bien élargir le pont.

Ayant décidé que la rue Iberville ne serait pas détournée, ce qu'il y a de mieux à faire au sujet du croisement de la rue DeFleurimont est d'exiger que la dite rue ne

soit pas détournée et qu'elle soit portée au-dessus de la voie ferrée au moyen d'un pont. La rue DeFleurimont croise la rue Iberville à angle droit à un endroit où le chemin de fer doit passer au-dessous de la rue Iberville. Par conséquent, un pont à la rue Iberville pourrait être construit et servirait en même temps le trafic de la rue DeFleurimont.

Au sujet du croisement des rues Poupart et Comte, M. Mountain fait ainsi rapport à la commission:—

> "Je ne crois pas que la requête touchant la clôture des rues Poupart et Comte soit dans l'intérêt public si l'on considère la croissance d'activité qui s'opère actuellement dans les environs. Je suggérerais que la rue Comte soit laissée ouverte pour le présent. La rue a actuellement 60 pieds de large. Il me semble qu'une largeur de 40 pieds serait suffisante pour un pont destiné au trafic et aux piétons seulement. La rue Poupart pourrait être détournée sur le côté est de la voie et dans la rue Comte. Ce détournement ne serait pas très considérable."

Je crois que c'est ce qu'il y aurait de mieux à faire dans ce cas; excepté qu'on pourrait bien accorder à la compagnie de chemin de fer le choix de construire un pont à la rue Poupart et à travers la voie ferrée au lieu de détourner cette rue et construire un pont à la rue Comte, si elle tenait à épargner les frais d'indemniser les propriétaires de terrains dont la valeur serait dépréciée par le détournement de la rue Poupart. Il va sans dire que si la rue Poupart est détournée, la compagnie de chemin de fer aura à payer des indemnités à ceux à qui des dommages auront été faits.

Avant d'entreprendre aucun travail, on devra soumettre à la commission des plans détaillés qui auront à être approuvés par son ingénieur.

En conséquence on peut émettre une ordonnance.

Le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire McLean partagent cet avis.

TOUCHANT LE RENVOI DES CHEFS DE GARE.

Jugement rendu le 15 février 1915 par le commissaire en chef DRAYTON:

Des requêtes ont été présentées par les compagnies de chemin de fer demandant l'autorisation de renvoyer les chefs de gare d'un certain nombre de gares. Le plus grand nombre de ces requêtes se rapportent aux gares qui sont situées à l'ouest de Port-Arthur. Les compagnies prétendent que les affaires ont cessé en grande partie et tout à coup; que le trafic qui avait nécessité l'ouverture de certaines de ces gares ne justifie plus leur maintien; elles prétendent encore que, au moins pour le présent, l'exploitation des chemins de fer dans l'Ouest est soumise à des conditions tout à fait différentes de celles qui existaient autrefois; et que le trafic, au lieu d'être rémunérateur comme par le passé, est devenu non payant à cause de la diminution du nombre de tonnes de marchandises en circulation.

A cause de l'attention qui n'a que très récemment été donnée à tous les taux de transport à l'ouest de Port-Arthur, la hausse des taux de transport par les compagnies de chemin de fer ne saurait être justifiée; la commission ne doit pas non plus autoriser une telle hausse. Par conséquent, le seul soulagement qui pourrait être apporté à la situation, et autorisé par la commission, est d'aider les compagnies de chemin de fer à maintenir le fonctionnement de leurs voies respectives à aussi bon marché que possible et d'une manière qui soit dans l'intérêt du public en général.

La diminution des recettes ne souffre pas discussion.

Les recettes brutes de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à partir du 1er juillet 1913 jusqu'au 14 janvier 1914 se chiffraient à $14,092,400. Pour la période correspondante close le 14 janvier 1915, les recettes brutes de la même compagnie étaient de $10,410,900, ce qui donne une diminution de $3,681,500, sans compter le fait qu'à partir du 1er juillet 1913 au 1er juillet 1914, elle avait ouvert 549.2 milles de voie de plus au trafic, et que depuis 1914 elle en a ouvert 285 milles de plus. La

diminution dans les recettes correspond à la diminution dans le rendement des récoltes. Le rapport publié par le ministère du Commerce et de l'Industrie, division du Recensement et de la Statistique, montre que la diminution dans la production des céréales pour l'année 1914 a été dans la proportion suivante:

Manitoba	33%
Saskatchewan	43%
Alberta	22%

tandis que les résultats pour le producteur, à cause de l'augmentation de la valeur des céréales, n'est pas aussi considérable; la compagnie de chemin de fer ne reçoit pas plus pour transporter du blé qui se vend à $1.50 le boisseau qu'elle reçoit pour celui qui se vend à 75 sous. Le résultat est que les compagnies de chemin de fer ressentent de toute nécessité la diminution dans la production beaucoup plus que ne le font les autres compagnies du pays.

Les chiffres émis chaque semaine par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien donnent expression à la même situation.

Antérieurement à 1900, la question de savoir où l'on devait placer des chefs de gare dans l'Ouest canadien était devenue très compliquée. De nouvelles gares étaient ouvertes de temps en temps. Les compagnies de chemin de fer voulaient les maintenir sans y placer des chefs de gare. Sans cesse les diverses chambres de commerce de l'Ouest demandaient qu'on obtienne des dites compagnies le privilège d'y avoir des chefs de gare. Après enquête, la commission émettait l'ordonnance n° 9160 en date du 6 janvier 1910, qui voyait, entre autres choses, à la nomination et au maintien d'un chef de gare à toutes les gares où le transport des marchandises et des voyageurs, dans l'une ou l'autre direction, représenterait en recettes brutes pas moins de $15,000 pour l'année et dont la somme de $2,000 devrait provenir du trafic local; cette même ordonnance pourvoyait encore à la nomination et au maintien d'un agent temporaire pour le trafic des céréales et pendant la saison de l'expédition des céréales qui était fixée du 15 septembre au 31 décembre de chaque année, à tous les centres non reconnus comme stations régulières et où les affaires de la compagnie de transport consistaient principalement dans l'expédition des céréales de pas moins de 50,000 boisseaux pour l'année précédente. Ces chiffres représentaient les recettes minimum que la commission jugera nécessaire pour lui donner le droit d'exiger la nomination et l'emploi des chefs de gare dans les cas ordinaires. Sans doute, les compagnies de chemin de fer avaient le droit, pour des raisons de compétition ou d'avancement en affaires, ou pour d'autres raisons, de placer des chefs de gare à des endroits où elles n'atteignaient pas ce chiffre d'affaires. Toutefois, aucune de ces considérations n'était de nature à pousser la commission à émettre une ordonnance.

1. Lavoie, Alberta, (C.N.R.).—Les recettes perçues à cette station pendant l'exercice clos le 31 décembre 1914, se chiffraient à $9,341. Il ne saurait y avoir de raison qui soit de nature à justifier la commission dans l'émission d'une ordonnance pour obliger la compagnie à maintenir à cet endroit un chef de gare, vu qu'il y a un chef de gare à l'ouest du dit endroit, soit à Vègreville, à 9 milles seulement de distance, et, sur le côté est, à Ramperly, aussi à 9 milles de distance de Lavoie. Cependant, les rapports montrent que les affaires, bien que peu considérables, sont plutôt mixtes et il s'y fait beaucoup de transport de colis soit par convoi à marchandises soit par messageries. Dans ces circonstances, bien que je sois d'avis qu'une ordonnance devrait être émise en vue d'enlever à la compagnie l'obligation de maintenir un chef de gare, un gardien devrait y être placé pour voir à l'expédition de ces colis de toute sorte.

2. Chandler, Sask., (C.N.R.).—Les recettes perçues à cette station pendant les douze mois se terminant au mois de septembre 1914, y compris, par conséquent, une période de progrès pour les compagnies de transport, ne se sont chiffrées qu'à $5,392.83. Les marchandises en transport à cette époque étaient surtout composées de céréales; ces marchandises peuvent fort bien être manipulées par un agent nommé à cet effet. Les recettes ne furent jamais assez considérables pour nécessiter la nomination d'un

tel agent, qui probablement a été placé là par la compagnie du chemin de fer à cause du fait que Midvale, une station sur la ligne du Pacifique-Canadien, n'est qu'à 7 milles de distance de Chandler.

Je crois qu'une ordonnance devrait être émise telle que demandée par la requête.

3. Devlin, Ont., (C.N.R.).—Le chiffre d'affaires à cette station pour l'exercice clos au mois de novembre 1914 s'éleva en tout à $9,532. Le commerce y est mixte, et, en conséquence, je crois que l'ordonnance autorisant le renvoi du chef de gare (bien que les recettes soient au-dessous du chiffre fixé) devrait exiger la nomination d'un gardien.

4. Banning, Ont., (C.N.R.).—Les recettes touchées à cette station pendant les 12 mois se terminant le 30 septembre 1914 ne se sont élevées qu'à $2,789.34. En vertu de l'ordonnance de la commission, on n'était pas tenu d'y placer un agent. La nomination a probablement été faite pour des raisons de compétition, vu que Ignace sur la ligne du Pacifique-Canadien, n'est éloigné de Banning que de 10 milles. Je crois que l'ordonnance en question devrait être émise tel que demandé par la requête.

5. Ladysmith, Man., (C.N.R.).—Les recettes perçues à cet endroit pendant l'exercice clos le 30 septembre 1914 se sont élevées à $3,093.60. Cette gare est située à 12 milles de McGregor, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, et peut-être ce fait a-t-il influencé la nomination d'un agent en premier lieu. L'ordonnance devrait être émise tel que requis.

6. Homewood, Man., (C.N.R.).—Les recettes touchées à cette station pendant l'exercice clos en novembre 1914 se sont élevées à $9.536.79. Bien que ces recettes soient inférieures à celles qui sont exigées par la commission, il se fait à cet endroit un trafic mixte de telle importance qu'il est devenu nécessaire d'y nommer un gardien chargé de voir au départ et à l'arrivée du fret et des voyageurs et en charge de la gare qu'il est tenu de nettoyer et de chauffer pour l'arrivée et le départ des convois. Une ordonnance devrait être émise ayant trait à la nomination d'un gardien.

7. Fairfax, Man., (C.N.R.).—Cette station accuse de bonnes recettes, celles-ci se chiffrant à $18,514.28 pour l'exercice clos le 30 septembre 1914. Ceci néanmoins n'est pas une raison pour ne pas discontinuer la charge du gardien, à cause de la baisse du trafic qui devrait affecter cette gare tout comme elle affecte toutes les autres; mais en étudiant la situation de près, les recettes telles que perçues à cette gare pendant les mois d'octobre et de novembre accusent une augmentation de $204.77 sur celles des mois correspondants pendant l'année 1913, au lieu d'une diminution d'environ 30 pour 100 comme on pouvait bien espérer. La requête devrait être renvoyée.

8. Ridpath, Sask., (C.N.R.).—Les recettes en caisse à cette gare sont au-dessous du chiffre exigé par l'ordonnance de la commission. La gare n'est distancée que de cinq milles d'Anglia sur le Pacifique-Canadien. Il y a aussi un chef de gare sur le Canadian-Northern, à Rosetown, à 7 milles de distance sur le côté est. Bien que les affaires ne soient pas de nature à exiger, dans les circonstances actuelles, la nomination d'un chef de gare, un gardien devrait y être nommé en vertu des dispositions d'une ordonnance de la commission.

9. Berton, Man., (C.N.R.).—Les recettes perçues à cet endroit pendant les douze mois se terminant en septembre 1914 se chiffraient à $10,656.15. Ces recettes proviennent en grande partie de l'expédition des céréales qui peuvent être manipulées au besoin par un chef de gare. Je crois qu'on devrait émettre une ordonnance conformément à la requête.

10. Hawick, Alberta, (C.N.R.).—Les recettes perçues à cette gare sont petites et beaucoup au-dessous de la somme exigée par la commission. Il est probable que le chef de gare y a été nommé pour des raisons de compétition à cause du fait que Strathmore, sur la ligne du Pacifique-Canadien, n'est qu'à 7 milles de Hawick. Une ordonnance devrait être émise comme la requête le demande.

11. Brunkild, Man., (C.N.R.).—Les recettes perçues à cette station pour l'année se terminant en novembre 1914 se chiffraient à $10,350.80. Cette gare est située à 10½ milles de Osborne, sur la ligne du Pacifique-Canadien; et sur la ligne du Canadian-Northern à l'ouest il y a un chef de gare à Sparling, à 9 milles de Brunkild, et à l'est

à Sanford, distance de 8 milles. Bien que les affaires transigées à cet endroit soient restreintes, le fret en petits chargements est si considérable qu'il exige la nomination d'un gardien, laquelle nomination devrait être recommandée par ordonnance qui, je crois, dans les circonstances actuelles, devrait être accordée.

12. Beaver, Man., (C.N.R.).—Les recettes totales perçues à cette gare pendant l'exercice se terminant au mois de septembre 1914 se sont chiffrées à $8,752.28. La plus grande partie de ce trafic consiste en des expéditions de blé qui peuvent être manipulées par l'agent. Une ordonnance accordant la requête devrait être émise.

13. Minburn, Alb., (C.N.R.).—Les recettes pour l'année se terminant au mois de décembre 1914 se sont élevées à $15,621. Toutefois, la compagnie insiste dans sa demande de renvoi du chef de gare à cet endroit invoquant la raison qu'au cours des derniers mois il y a eu forte diminution dans les affaires. Par exemple, les recettes pour les mois d'octobre, novembre et décembre 1913, se sont élevées à $12,182, et pour les mêmes mois de l'année 1914, à $6,997, soit une diminution de $5,185. A une époque de crise comme celle que nous traversons, je ne suis pas prêt à soutenir que les stations où les recettes ne dépassent pas la somme de $15,000 ne devraient pas avoir un chef de gare, si la plus grande partie des affaires ne porte que sur le transport des céréales qui peut être effectué effectivement par un agent préposé à cet effet; mais, dans ce cas, le chiffre du trafic démontre qu'il s'y fait un trafic local de fret très considérable. Le transport des marchandises destinées à la consommation locale est relativement très considérable, se composant principalement d'expéditions par petites quantités; tout au plus y a-t-il quelques colis destinés à être expédiés à l'extérieur. Ce genre de trafic uni à l'expédition de petits colis est en quelque sorte ce qui requiert les services d'un agent. La requête devrait être répudiée.

14. Woodnorth, Man. (C.N.R.).—Une somme très considérable d'affaires se fait à cet endroit. Le trafic de l'année se terminant en novembre 1914 accuse un total de $17,783. Toutefois, la compagnie fait remarquer que, d'après les indications, cette somme de recettes ne sera pas atteinte cette année, vu que les recettes du fret et du service des voyageurs pour les mois d'octobre et novembre 1914 ont décru de $6,980 à $4,502, soit une diminution pour ces deux mois seulement de $2,479. Cet argument perd en force, cependant, s'il est considéré que ces dernières recettes forment partie du total actuel de $17,783. Si l'on antidate le rapport annuel et si on le fait terminer, par exemple, le 30 septembre 1914, les recettes se chiffrent alors à $21,457.72. Sous de telles circonstances, la requête dans ce cas-ci doit être répudiée.

15. Decker, Man. (C.R.N.).—Les recettes à cet endroit se chiffrent à $18,939.75. Quoique ces recettes diminuent dans la mesure qu'on l'a prétendu, elles comprennent un grand nombre d'expéditions en petite quantité, par messageries et dans le service des voyageurs. La requête devrait être répudiée.

16. Rosebank, Man. (C.N.R.).—Les recettes perçues à cet endroit ont été bonnes, et si le chiffre d'affaires de l'année avait été calculé comme se terminant en septembre 1914, les recettes accusées seraient encore suffisantes, vu qu'elles atteindraient le chiffre de $16,725. Cette station, cependant, est l'une de celles où il y a eu une diminution subite et considérable dans les affaires, telle que l'ont démontré les mois de septembre, octobre et novembre 1914, si l'on considère les recettes des mêmes mois de l'année précédente qui atteignirent le chiffre de $8,400, les recettes pour cette période en 1914 (qui était habituellement la période la plus critique) étant de $4,108 seulement contre $12,508 pour l'année précédente. A cause de telles circonstances le chef de gare pourra être renvoyé; mais un gardien chargé de la réception du fret et des colis en transport devra être nommé à cet endroit.

17. Underhill, Man. (C.N.R.).—Le chiffre total des affaires effectuées à cette station pour l'année se terminant au mois de décembre 1914 a atteint la somme de $13,406.11. Le trafic se compose surtout dans le transport des céréales, vu que de ce total, pas moins de $10,335 provenaient des expéditions de wagons chargés de grain. En considération de ces faits, le trafic d'autrefois à cet endroit exige que le public soit accommodé par la nomination d'un gardien. Ce gardien doit être nommé.

18. Willmar, Sask., (C.N.R.).—Le chiffre d'affaires pour l'année se terminant en novembre 1914 a atteint la somme de $24,128. La compagnie démontre qu'il y a eu diminution entre les mois d'octobre et novembre 1912, et octobre et novembre 1914, de $3,451. Je crois que dans ce cas la requête est prématurée. Je n'ai pas de doute que les affaires vont diminuer, mais la marge des fluctuations est considérable. La compagnie elle-même désire suspendre le chef de gare jusqu'au 1er avril, ce qui démontre qu'elle s'attend à ce que le trafic soit tel que les services d'un chef de gare seront requis à l'exception, cependant, de la saison d'hiver. En conséquence, je suis d'avis que la requête devrait être répudiée.

19. Pinkham, Sask., (C.N.R.).—Les recettes pour l'année se terminant le 30 septembre 1914 ont atteint le chiffre de $21,986.28. Sans doute, ces recettes diminuent; mais nous n'avons pas reçu de données démontrant que, même étant donnée la dépression des affaires, la requête doit être accordée. En conséquence, je suis d'avis qu'on doit la rejeter.

20. St. Gregor, Sask., (C.N.R.).—Les recettes à cette gare pour l'année se terminant en décembre 1914 ont atteint la somme de $15,373, dont $8,803 proviennent du transport des marchandises en wagons chargés au complet. Cette gare a enregistré de bonnes recettes dans le passé, mais la dépression des affaires au cours des trois derniers mois (les mois critiques de l'année), est très considérable, les recettes pour cette période de 1913 étant de $12,172, tandis que pour la même période en 1914 elles étaient de $5,014, soit une diminution de $7,158. Vu de telles circonstances, et à cause des conditions actuelles de l'Ouest, je crois que nous pourrions permettre le renvoi du chef de gare, mais seulement à la condition qu'un gardien le remplace.

21. Waseca, Sask., (C.N.R.).—Les recettes à cet endroit pour l'année se terminant en novembre 1914 ont atteint la somme de $21,745. Il y a ici une somme considérable de revenu provenant du transport vers l'extérieur des chargements en petits lots. Il y a eu aussi un peu d'expédition et une certaine source de revenu provenant du service des voyageurs. La requête devrait être répudiée.

22. Weldon, Sask., (C.N.R.).—Cette station a été d'un apport assez considérable, les recettes pour les 12 mois se terminant le 30 septembre 1914, étant de $23,560.72. La compagnie n'a fourni aucunes données démontrant qu'il y eut diminution au cours des derniers mois, et le pourcentage de la dépression générale des affaires n'est pas assez considérable pour permettre qu'on renvoie le chef de gare. Je serais d'avis qu'on renverrait la requête. Le rapport de notre inspecteur accuse un montant total des recettes pour octobre, novembre et décembre, qui s'élève à $5,244.

23. Sleemans, Ont. (C.N.R.)—A cet endroit les recettes pour l'année se terminant le 30 septembre 1914 ont été bonnes. Il est clair cependant que les affaires ont subi une certaine dépression; nonobstant ce fait, le trafic à cette gare est plutôt mixte et considérable. Les recettes proviennent d'expéditions de bois de stère, bois de pulpe et de cèdre. Au cours du mois de septembre dernier, il a été expédié 43 wagons chargés, et jusqu'au 2 janvier, 101 wagons ont été expédiés. Une enquête a démontré que l'on y manipule actuellement environ 300 wagons de bois de pulpe. De plus, le service des voyageurs est assez rémunérateur et le fret d'entrée ainsi que le transport en petits lots se fait assez considérable. Il est nécessaire d'y employer un agent et la requête devrait être répudiée.

24. Cardale, Man. (C.N.R.).—A cet endroit les recettes ont été bonnes. La compagnie est d'avis que la seule période au cours de laquelle il est possible de se passer de chef de gare serait jusqu'au 1er avril prochain. A cause de telles circonstances, la requête doit être répudiée.

25. Beadle, Sask., (C.N.R.).—A cet endroit les recettes pour l'année se terminant en novembre 1914 furent de $22,931.14. Cette cause est sous tous les rapports semblable à celle de Cardale. La requête, en ce cas, doit être répudiée.

26. Neelin, Man. (C.N.R.).—Si l'on examine les recettes à cette gare pendant la meilleure période, c'est-à-dire pour l'année se terminant le 30 septembre 1914, dont l'effet est d'inclure dans cette période que l'on considère les meilleurs mois de l'année

au point de vue des recettes, ceux d'octobre, novembre et décembre 1913, les recettes à cette station sont néanmoins moindres que le minimum de $15,000 requis ordinairement. Les affaires cependant ont été satisfaisantes. Il s'y fait une somme assez considérable de fret local d'entrée et de sortie; ce trafic est suffisant pour permettre la nomination d'un gardien. Cette station est située à environ 8¾ milles seulement de Holmfield sur le réseau du Pacifique-Canadien, et les recettes pour l'année dernière ont été (si on les calcule jusqu'au mois de décembre), seulement de $12,087.09.

27. Saint-Laurent, Man. (C.N.R.). Pour ce qui est des recettes à cette station, le chiffre en est suffisant par lui-même pour exiger le maintien du chef de gare. Une grande partie du trafic est un trafic entièrement local. Il s'y fait aussi un certain trafic de poisson gelé. Le grand inconvénient, en fermant la station, cependant, est que, si l'on retire l'agent, l'endroit le plus rapproché sur la ligne du Canadian-Northern où l'on pourra trouver un chef de gare, dans la direction de l'ouest, se trouve à une distance de 50 milles. Cette station ne se trouve qu'à une distance de 8 milles de Meadows, sur la ligne du Pacifique-Canadien, et il se pourrait qu'on bénéficierait bien plus de la présence d'un chef de gare à un autre endroit sur la ligne du Canadian-Northern; mais étant donné l'état actuel des choses la requête doit être renvoyée.

28. Warren, Man. (C.N.R.).—Les recettes perçues à cet endroit durant l'année terminée le 30 septembre 1914 n'ont atteint que la somme de $9,117.26. Bien que le chiffre d'affaires ne soit pas considérable, il est néanmoins stable d'un mois à l'autre. Le trafic par chargement de wagons est relativement peu considérable et le trafic de colis est relativement considérable. Bien qu'il ne soit pas assez considérable pour forcer la compagnie d'encourir les frais d'y tenir un chef de gare, on devrait y nommer un gardien, et l'ordonnance accordant la requête devrait être rédigée en ces termes.

29. Norquay, Man. (C.N.R.).—Les recettes pour la période de douze mois se terminant le 30 septembre 1914 se sont élevées à la somme de $21,632.30. Il est vrai que pour la période se terminant au mois de novembre de la même année elles ont été réduites à $18,359. Je n'ai pas le chiffre des recettes du mois de décembre. C'est un district de culture mixte, de sorte que les envois de grain sont relativement moins considérables qu'en d'autres endroits, le trafic y est d'un caractère plus varié et un agent y a plus de travail à faire. Par suite du fait que le trafic y a le caractère que je viens de mentionner et que l'agent le plus rapproché vers l'ouest se trouve à Priceville, à une distance de 27 milles, je crois que la requête devrait être refusée.

30. Mafeking, Man., (C.N.R.).—Les recettes pour l'année se terminant le 30 septembre 1914 se sont élevées à la somme de $21,154.29. Dans ce cas, le revenu ne semble pas avoir diminué bien considérablement, probablement à cause du fait qu'une grande partie du trafic consiste en poisson gelé. Il ne se fait pas d'envoi de grains à cet endroit, et la compagnie n'a actuellement que trois stations libres entre Swan River et Hudson Bay Junction, soit une distance de 103 milles. Le fait de maintenir un chef de gare à cet endroit ne constituera pas un fardeau. Les recettes des mois d'octobre, novembre et décembre derniers, alors que les effets de la dépression auraient dû se faire sentir, se sont élevées à $3,420.

31. D'Arcy, Sask. (C.N.R.)—Les conditions semblent être renversées à cet endroit. Les recettes pour l'année se terminant le 30 septembre 1914 se sont élevées à la somme de $28,876.24. Cependant, plutôt que de constater une diminution pour la période des douze mois écoulés jusqu'au mois de novembre de cette année, cette période, au contraire, accuse un chiffre d'affaires de $36,596.24. Non seulement le trafic y est-il considérable, mais il s'y fait aussi un trafic de colis considérable de marchandises expédiées de ce point et reçues à ce point, et un trafic considérable de voyageurs. La requête devrait être refusée.

32. Delmas, Sask. (C.N.R.)—Je ne sais pas pourquoi cette requête a été faite. Les recettes ne justifient pas les services d'un chef de gare d'après les termes de l'ordonnance générale et, apparemment, d'après le rapport de la commission, aucun chef de gare n'y a été nommé. La compagnie entretient maintenant à la station un gardien qui semble expédier les affaires d'une façon très satisfaisante. Comme il n'y

a pas de chef de gare, il n'est pas besoin de faire une ordonnance relativement à cette requête.

33. Brooking, Sask. (C.N.R.)—Les recettes pour l'année se terminant au mois de novembre 1914 se sont élevées à la somme de $17,012. La compagnie fait remarquer que dans le chiffre d'affaires des trois derniers mois, il y a une diminution de $2,113. Cette comparaison, cependant, perd beaucoup de sa valeur lorsqu'on se rappelle que dans ce total se trouvent comprises les recettes de deux pauvres mois. Après avoir pris en considération le trafic et les chiffres soumis, il ne nous semble pas que l'on ait jusqu'ici une raison de rappeler le chef de gare.

34. Mikado, Sask. (C.N.R.)—Les recettes perçues à cette station durant l'année se terminant le 30 septembre 1914 se sont élevées à la somme de $19,053.29. Bien que le chiffre d'affaires ait été diminué, comme il est prouvé par le fait que le chiffre d'affaires de l'année, calculé jusqu'au mois de novembre au lieu du mois de septembre, ne s'est élevé qu'à la somme de $16,561.62, je crois, cependant que, d'après les renseignements fournis au sujet du trafic, la requête devrait être refusée.

35. Purple-Springs, Alta (C.P.R.)—Les recettes perçues à cet endroit durant l'année se terminant le 31 décembre 1914 se sont élevées à la somme de $12,186.07. Il n'y a pas de doute que les recettes ont été au-dessous des exigences de la commission. D'un autre côté, le trafic est assez considérable pour justifier les services d'un gardien.

36. Tilley, Alta (C.P.R.)—Les recettes à cet endroit ont été bonnes; mais le trafic du chemin de fer a été en grande partie le résultat des travaux de construction du système d'érection du chemin de fer. Ces travaux de construction ont cessé et le trafic a tellement diminué qu'il est impossible à la commission d'ordonner d'y maintenir un chef de gare.

37. Beverly, Sask. (C.P.R.)—Les recettes totales à cette station pour l'année se terminant le 1er décembre 1914 ne se sont élevées qu'à la somme de $8,644. La diminution des affaires à cet endroit a été très considérable, car, à un certain moment, cette station donnait de beaux revenus. Le trafic qu'on y fait actuellement a le caractère d'un trafic mixte; et, bien que les recettes soient bien au-dessous des exigences de l'ordonnance de la commission, il faudrait y nommer un gardien.

Le sous-commissaire en chef Scott était du même avis.

PLAINTE PORTÉE PAR L'ASSOCIATION DES CONTRIBUABLES DE COWICHAN ET AUTRES CONTRE LES TAUX DEMANDÉS SUR LE GRAIN ET LES MOUTURES DES POINTS DANS L'ALBERTA À DES POINTS DANS LE DISTRICT DE COWICHAN, C.-B.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, en date du 15 février 1915:

La requête a été entendue à la séance de la commission tenue le 8 juin 1914, à Victoria, C.-B.

A l'audition, la requête a été défendue par M. W. Patterson, représentant la *Cowichan Cremery Association*, laquelle, a-t-il déclaré, se composait de 180 cultivateurs ayant leur bureau central à Duncan. L'association achète beaucoup de grain, puisque l'étendue de terre en culture est limitée dans la région, bien que ce soit entièrement de la terre arable.

Prenant Calgary comme exemple d'un point d'expédition, le taux sur la mouture importée à Duncan, à ce qu'a dit M. Patterson, est de $8 la tonne contre $7 la tonne pour livraison à Victoria, Ladysmith, Cassidy's-Crossing et Nanaïmo, et on a demandé qu'un taux égal soit demandé aux points situés sur l'île de Vancouver entre Nanaïmo et Victoria. La requête est basée sur le fait que, la distance totale couverte par le chemin de fer entre Victoria et Nanaïmo n'étant que de 70 milles, une différence de $1 la tonne pour cette petite distance est injuste.

Lors de l'audition le trafic local par voie ferrée se faisait de Ladysmith à Duncan, le taux de transport à Ladysmith étant comme on l'a déclaré de $7, comprenant le halage sur voie ferrée à partir d'Alberta et le service par voie d'eau, le taux supplémen-

taire comprenant la piastre supplémentaire étant de 5 cents par 100 livres de Ladysmith à Duncan.

La réponse de la compagnie du chemin de fer à la requête n'étant pas prête, on lui a permis de produire une réponse écrite. La réponse de la compagnie a été produite le 2 juillet 1914, et se lit comme suit:

"Conformément à l'entente conclue à l'audition de cette question à Victoria, le 8 du mois dernier, nos employés du service du trafic ont de nouveau étudié cette question, et je suis maintenant en possession de leur rapport.

"Le grain expédié d'Alberta à des points situés sur le chemin de fer E. et N. est transporté de Vancouver par bateau, pour lequel se trouvent des quais à Esquimault près de Victoria, et à Victoria et Nanaïmo.

"Prenant Calgary comme point d'expédition les taux pour ces points de déchargement sont de 35 cents par 100 livres (Tarif C.R.C. O-1686). Le même taux s'applique à Cassidy's, endroit situé entre Ladysmith et Nanaïmo à 6·3 milles de la première place et à 7·8 de la dernière. Par suite de la proximité de ces endroits de débarquement les taux du transport allant à Cassidy's pouvaient difficilement dépasser ceux de Nanaïmo et de Ladysmith.

"Les endroits situés entre Victoria et Ladysmith sont sujets à un taux de 40 cents par 100 livres, la différence comprenant le service de transport du bateau à la voie ferrée, le halage sur voie ferrée et les autres services supplémentaires.

"La distance entre Calgary et Vancouver est de 646·1 milles et le taux accepté par la commission dans sa décision récente dans la cause des taux de messagerie dans l'Ouest pour cette distance est de 33½ cents par 100 livres. Par conséquent le taux pour le service supplémentaire du bateau et du halage sur le E. et N. est de 6½ cents par 100 livres plus élevé que le taux de Vancouver. De ce taux supplémentaire 2½ cents sont payés pour le halage de la barque et 4 cents au chemin de fer E. et N.

"La distance de Ladysmith à Duncan est de 18·7 milles et à Cowichan, de 22·9 milles. Pour ces distances les taux acceptés par la commission dans sa décision récente (voir volume 200, à la page 70) sont de 6 et 8 cents respectivement, comparés à la proportion de 4 cents qui revient au E. et N. sur le taux dont il est maintenant question.

"Le quai du bateau à Nanaïmo est rarement employé par suite des difficultés à mettre sur le même niveau que la voie ferrée les wagons venant de la mer, car les voies ferrées intermédiaires appartiennent à la compagnie de charbon. A Ladysmith les voies ferrées intermédiaires sont aussi la propriété de la compagnie de charbon, mais, en vertu d'un arrangement conclu avec cette dernière, on a consenti à payer une taxe de 50 cents par wagon, laquelle somme est payée à même la proportion revenant au chemin de fer E. et N.

"La distance d'Esquimalt aux points en question est plus considérable que celle de Ladysmith aux mêmes points, et, par conséquent, je n'ai pas à m'en occuper.

"Dans ces circonstances, je suggère de renvoyer cette plainte.

"A la demande de la commission, j'ai envoyé une copie de cette lettre au secrétaire de l'association des contribuables de Cowichan."

La commission a reçu la réponse de l'association des contribuables aux soumissions de la compagnie du chemin de fer le 20 juillet. Elle se lit comme suit:—

"Relativement à la lettre précédente, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu du service du contentieux de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien une copie d'une lettre (n° 10459, du 2 juillet) adressée au Bureau des Commissaires des chemins de fer concernant la plainte portée par mon association et autres contre le taux demandé sur le grain et autres moutures

de points intérieurs à des points situés dans le district de Cowichan. Relativement à cette lettre, j'ai l'honneur de soumettre les remarques suivantes à la commission des chemins de fer.

(1) Lettre du chemin de fer Pacifique-Canadien, paragraphe n° 2:

Tandis qu'il est stipulé qu'il y a des quais de déchargement à Esquimalt près de Victoria, à Ladysmith et à Nanaïmo, pour le grain expédié de l'Alberta à des points situés sur le chemin de fer E. et N. les faits établissent, dans la dernière partie de la lettre, que pratiquement, tout le grain est transporté par barge en passant par Ladysmith. Le fait de faire allusion au service de bateau supposerait la possibilité d'une concurrence dans l'expédition des wagons. Dans les circonstances actuelles, cette concurrence n'existe pas.

(2) Lettre du chemin de fer Pacifique-Canadien, paragraphe 3:

Il est déclaré que, par suite de la proximité de Cassidy et de Ladysmith et Nanaïmo, les taux à Cassidy's pouvaient difficilement dépasser ceux des deux derniers endroits. Je ferai remarquer que, tandis que Cassidy's est un point situé dans les terres, le taux de 40 cents s'appliquent à Chemainus qui se trouve précisément à la même distance de Ladysmith et est de plus un port ayant un service de bateau.

(3) Lettre du chemin de fer Pacifique-Canadien, paragraphe 4:

On prétend justifier les 5 cents supplémentaires en disant qu'ils servent à payer le service de transport de la barge à la voie ferrée et le halage sur voie ferrée. On reconnaît, dans la dernière partie de la lettre du chemin de fer Pacifique-Canadien que le quai des barges à Nanaïmo est rarement employé, et il est difficile de comprendre pourquoi le taux de ces services s'appliquent aux wagons à destination de Chemainus et de Duncan situés à des distances de 6.3 et 18.7 milles, respectivement, du quai de déchargement à Ladysmith, mais ne s'applique pas aux wagons à destination de Nanaïmo, Cassidy's et Victoria, situés à des distances respectives de 14.1, 6.3 et 59 milles du même quai de déchargement.

Duncan, qui est le centre d'une vaste région agricole et est desservie entièrement par le chemin de fer E. et N., est le point de distribution de tout le district habité par vos requérants, et consomme plus de wagons de blé et de produits alimentaires que n'importe quel autre centre de l'île, à l'exception de Victoria.

Le grain livré à tous les points situés entre Ladysmith et Victoria (59 milles) est l'objet d'une surtaxe d'une piastre par tonne sur le taux applicable à Victoria et applicable aussi à ces points situés sur la distance de 14 milles du service de halage de Ladysmith à Nanaïmo.

En conséquence, vos requérants vous soumettent le fait qu'il y a une distinction injuste dans le fait que les marchands habitant la première région sont empêchés de vendre du grain, et que les cultivateurs et les consommateurs de produits alimentaires sont en conséquence soumis à une augmentation injuste du coût de la production comparés à leurs voisins qui habitent dans le voisinage des points auxquels nous avons fait allusion.

Vos requérants soumettent respectueusement que, sans tenir compte des questions se rapportant aux taux établis par la commission, notre demande de faire disparaître une telle anomalie est bien fondée et nous espérons que la commission y apportera la plus grande considération."

La question a été tenue en suspens par la commission, sur avis, pendant un temps assez considérable dans le but d'essayer de trouver, si possible, une base de taux quelconque qui pourrait être utile aux requérants et juste pour la compagnie de transport.

Cependant, en étudiant la question à tous les points de vue possible, la cause n'en est pas une à laquelle l'on puisse apporter un soulagement quelconque. Le principe fondamental qui affecte toute la question du taux dans l'île est celui de la concurrence par voie d'eau. Le transport de Vancouver à Ladysmith ou à Esquimalt est un de ceux qui sont l'objet de la plus grande concurrence dans le Dominion. La distance jusqu'à Ladysmith est de 48½ milles statutaires. Le taux maximum autorisé pour la concurrence par voie d'eau est de 11 cents. Le taux de la concurrence locale est de 10 cents, sans comprendre l'assurance maritime, et le taux arbitraire à partir de Vancouver ajouté à ce trafic d'entier parcours de Vancouver à Ladysmith n'est que de 2½ cents, y compris l'assurance maritime. Les plaignants partagent les bénéfices de ce coût réduit avec les autres consignataires de l'île.

Le service de Vancouver à Ladysmith consiste à transporter en bateau les wagons eux-mêmes, et peut-être comparé au service semblable qui se fait en deçà des limites du havre de New-York, où, bien que le tonnage transporté dépasse de beaucoup le trafic en question, le taux ordinaire est de 3 cents; et peut être aussi comparé au bateau-passeur exploité par le gouvernement pour traverser les détroits de Canso, une distance approximative de un mille, où le taux est de 1½ cent. Il n'y a donc pas de doute que le taux arbitraire du transport par voie d'eau jusqu'à Ladysmith soit raisonnable. Sur l'île, le halage par voie ferrée de Ladysmith à Duncan se fait sur une distance de 19 milles, et à Cowichan, sur une distance de 23 milles. Il est impossible de dire que ce service supplémentaire devrait être fait pour rien, ou que le taux de cinq cents est excessif; d'un autre côté, c'est un taux raisonnable, et c'est de fait un taux plus bas que bien d'autres taux qui sont aujourd'hui en vigueur et dont il serait facile de donner des exemples. Ce taux de 5 cents est un taux uniforme et n'est pas basé sur la distance en milles, et le résultat est que le consignataire à Duncan paie le même taux que le consignataire à Cowichan et à d'autres points situés le long de ce parcours de 70 milles auquel a fait allusion M. Patterson, mais la raison de ce taux uniforme est évidente; Ladysmith n'est pas le seul port que l'on peut atteindre; le trafic peut tout aussi bien être transporté par barge à Esquimalt, et, comme question de fait, il y a d'autres ports qui pourraient être atteints. On devrait aussi remarquer qu'aujourd'hui le trafic est transporté par barge à Esquimalt. Cela étant dû au fait que le gril de carénage et la voie de service à Ladysmith appartiennent au Canadian-Northern ou à des intéressés affiliés. En vertu de l'application d'un taux basé strictement sur le nombre de milles, Duncan se trouve quelque peu plus éloigné d'Esquimalt que de Ladysmith, mais le taux uniforme de 5 cents, fait cependant face à la situation.

Les recettes du chemin de fer sur l'île sont peu élevées. Le trafic a diminué de 45 pour 100 au mois de mars dernier, de 30 pour 100 au mois d'avril, et de 50 pour 100 au mois de mai. Etant données les circonstances actuelles, il est douteux que la compagnie de transport fasse des recettes lui permettant de faire une réduction quelconque, à moins que cette diminution ne soit rendue nécessaire par l'existence d'une distinction injuste.

Quant à la question de distinction injuste, Chemainus, que l'on cite comme un point où l'on demande un taux de $7, est un port et il serait facile d'y faire des envois par voie d'eau. Si, comme question de fait, le taux de $7 s'applique à tout point qui n'est pas situé sur le bord de l'eau, ayant des facilités réelles ou possibles (et à l'exception du passage sans importance de Cassidy's, jusqu'ici je n'en ai découvert aucun) de sorte qu'il n'y ait aucune distinction entre ce point et Duncan, un supplément devrait être fait au taux de façon à le rendre égal au taux exigé à Duncan.

Pendant que nous en étions encore à considérer cette question, une autre plainte a été portée par la *Cowichan Creamery Association* dans la lettre en date du 29 décembre, reçue le 6 janvier dernier. L'association a fait remarquer que le dernier taux sur les œufs allant à Victoria, taux de 21 cents, avait été porté à 28 cents par 100 livres (réduit à 27 cents comme dans l'excès du montant demandé de Nanaïmo à Victoria); et que le taux du foin (petites quantités) allant à Victoria était de 22 cents

par 100 livres, alors que le taux de Victoria à Duncan était de 18 cents. Cette plainte a été étudiée avec la compagnie du chemin de fer, et après une investigation complète, je suis d'avis que les augmentations mises en vigueur le 1er septembre 1914, n'étaient pas justifiées, et doivent être réduites, et, de plus, que des tarifs convenables doivent être émis pour faire disparaître les anomalies qui existent maintenant comme le prouvent les taux imposés sur les produits qui entrent à Duncan ou qui en sortent. On a déjà intimé à la compagnie du chemin de fer l'ordre de faire cesser ces changements, et, comme je comprends qu'on est à préparer un tarif corrigé, il n'est pas nécessaire d'émettre une ordonnance aujourd'hui. Cependant, une ordonnance sera émise à moins que ces anomalies ne disparaissent sous peu.

La commission Goodeve était du même avis.

REQUÊTE DU TRÈS RÉVÉREND E. GROUARD, O.M.I., D.D., VICAIRE DE L'ATHABASKA, ET DES SOUS-VICAIRES DE L'ATHABASKA ET DU MACKENZIE, DEMANDANT UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE LES FAIRE JOUIR DES TAUX DE COLONS POUR LES ENVOIS QUI LEUR VIENNENT DE L'EST DU CANADA.

Jugement, commissaire en chef Drayton, 16 février 1915.

Il n'y pas bien longtemps que des spéculateurs et des commerçants de gros demeurant dans des endroits de distribution de l'ouest se sont opposés au fait que les colons avaient l'habitude de faire venir de nouvelles marchandises et des effets généraux aux taux spéciaux accordés par la compagnie du chemin de fer pour les effets usagés, *bona fide,* appartenant à un colon venant de l'est.

La raison donnée par le spéculateur était que, sous le déguisement des taux des effets des colons, on faisait venir dans la région des marchandises nouvelles, faisant ainsi concurrence aux spéculateurs et aux commerçants de gros, à un taux de fret moins élevé que celui dont ils pouvaient eux-mêmes jouir, et que, comme résultat, les différentes villes de l'Ouest canadien qui pouvaient faire la distribution sur une certaine étendue, se trouvaient privées de leurs droits. Comme résultat, la loi actuelle concernant le classement des effets de colons est strictement mise en vigueur.

Les marchandises générales ne peuvent pas être transportées, mais les taux ne s'appliquent qu'aux objets en la possession réelle des personnes allant de l'est dans l'ouest dans l'intention d'y vivre, en autant que le taux exceptionnel s'y applique, comme l'établit le rapport de M. Hardwell.

Il me semble que les missionnaires quittant l'est dans l'intention *bona fide* de s'établir dans l'ouest, comme l'indique la requête, se trouvent compris dans la description générale des colons, et devraient pouvoir transporter des effets de maison et des effets personnels usagés, et des instruments agricoles et véhicules de ferme usagés, et, en général, les différents articles pour lesquels le colon *bona fide* obtient un taux spécial, comme l'indique le rapport de M. Hardwell.

Ce rapport, il me semble, ne va pas aussi loin que le demandent les requêtes des Révérends Pères Falher et Lefebvre, économes des vicariats de l'Athabaska et du McKenzie. Ils désirent, apparemment, faire venir chaque année leurs nouvelles marchandises, leurs provisions, leurs instruments agricoles, etc., en jouissant des taux des colons. C'est là une chose qu'aucun colon n'a le droit de faire et n'est compris dans aucun tarif existant.

Ce cas, par conséquent, n'est pas un cas pour lequel la commission puisse émettre une ordonnance, nonobstant les excellents buts de ces institutions qui sont entièrement des institutions de charité.

Le commissaire en chef adjoint était du même avis.

PLAINTE PORTÉE PAR LE BOARD OF TRADE DE PICTON, ONTARIO, ET LE COMTÉ DE PRINCE-EDOUARD, ONTARIO, AU SUJET DU SERVICE DES TRAINS ET DE LA MALLE SUR LA LIGNE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN-ONTARIO.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, en date du 19 février 1915.

Une résolution a été adoptée par le conseil de comté du comté de Prince-Edouard protestant contre les chargements que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario a fait subir à son horaire courant. La question a été étudiée et peut être maintenant expédiée.

Le chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de son horaire mis en force le 14 décembre 1914, a fait partir de Toronto, son train du matin n° 12, à 10.20 de l'avant-midi au lieu de 8.20 de l'avant-midi. Par conséquent, le train n'arrive à Trenton qu'à 1.30 de l'après-midi au lieu de 11.30 de l'avant-midi comme autrefois.

Le raccordement qui intéresse le conseil de comté est le raccordement de Picton exploité par la même compagnie de chemin de fer. Autrefois, le train quittait Trenton pour Picton à 11.55 de l'avant-midi. Par suite du changement d'heure du train de Toronto, le train quitte maintenant cet endroit à 1.35 de l'après-midi, ou une heure et quarante-cinq minutes plus tard.

La malle du matin est transportée par le train du Grand-Tronc venant de l'ouest et arrivant sur le train à 10.46 de l'avant-midi. Autrefois, elle était transportée à Picton par le train de 11.55, mais maintenant, sans doute, elle doit être transportée par le dernier train qui part à 1.35 de l'après-midi. En vertu de l'ancien service de train, la malle du matin arrivait à 1.05 de l'après-midi, et maintenant elle arrive à 2.45 de l'après-midi, ou une heure et quarante-cinq minutes plus tard. Il n'appert pas, cependant, que cela nuit au plus important service de la malle. Le gros de la malle est transportée par le train du soir du Grand-Tronc arrivant à Trenton à minuit. La malle de nuit venant de l'est arrive à Trenton à 2.34 du matin; et le train du Canadian-Northern partant à 7.20 de l'avant-midi, et arrivant à Pictou à 8.30 du matin, transporte, par conséquent, la malle venant de l'est et de l'ouest. Il peut, sans doute, y avoir de la malle que l'on ramasse à quelques endroits et que l'on transporte par le train du matin, et bien que cette malle soit relativement sans importance au point de vue du plus considérable mouvement, on a demandé à la compagnie de donner les raisons de ce changement.

La compagnie fait remarquer que le Pacifique-Canadien met en mouvement des trains du matin qui partent de Toronto à 9 heures et à 9.20, et le Grand-Tronc en a un à 9 heures; et, que, faisant circuler un train sur la ligne à 10.20 au lieu de 8.20 est un avantage pour le public voyageur, parce qu'il rend possible un raccordement à Don-Est avec un train venant du nord (d'Orilla et d'autres points intermédiaires) et, de plus, permet aux voyageurs arrivant à Toronto sur le train de 10.50 du Grand-Tronc de continuer le voyage vers l'est immédiatement.

Etant données toutes ces circonstances, l'intérêt public demande pas qu'une ordonnance soit émise rétablissant l'ancien horaire.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean ont été du même avis.

SERVICE DE TRAIN ENTRE NAPANEE ET DESERONTO.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, 19 février 1915:

Une plainte a été portée par le Board of Trade de Deseronto, au mois de mars 1914, disant que le chemin de fer de la Baie de Quinté (chemin de fer maintenant contrôlé par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et auquel on fera allusion dans la suite sous le nom de "Canadian-Northern"), avait cessé de faire un raccordement

avec le train rapide de nuit du Grand-Tronc venant de l'est et de l'ouest à Napanee, causant des désagréments au public voyageur et des retards à la malle et à la messagerie. Ce raccordement existait depuis quelque trente ans.

La commission a aussitôt débattu la question avec la compagnie de chemin de fer. Cette dernière a établi qu'en moyenne les trains visés n'ont transporté que deux ou trois voyageurs; et que, de plus, comme le Canadian-Northern effectuait un service direct de trains de Toronto, elle était amplement justifiée de cesser le service.

La commission a ordonné le rétablissement du service jusqu'à ce que la question ait été étudiée à fond, en ce qui concerne le changement qui serait opéré dans la situation locale, par suite de l'achèvement et de l'exploitation de la ligne du Canadian-Northern entre Toronto et Ottawa.

En octobre 1914, comme la ligne Ottawa-Toronto de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern était en service, le raccordement particulier dont il s'agit avec le Grand-Tronc a été discontinué, le Canadian-Northern désirant naturellement bénéficier de tout le trafic direct qui pourrait exister.

La ville de Deseronto a alors formulé une plainte portant que:—

> "Jusqu'à il y a environ un an, le service effectué par le chemin de fer Canadian-Northern était satisfaisant; mais il n'a pas donné satisfaction depuis, et, lundi dernier, il a mis en vigueur un nouvel horaire qui ne correspond pas avec celui du Grand-Tronc; il nous faut attendre quelques heures à Napanee, sauf dans deux cas, alors qu'il est opéré un raccordement, si les trains sont à l'heure."

La plainte portait, en outre, que, en procurant ce service, la compagnie de chemin de fer avait agi conformément à un arrangement conclu avec la municipalité, et une copie de l'arrangement a été transmise.

L'arrangement dont il s'agit est en date du 19 décembre 1881, et il a été conclu par la compagnie de chemin de fer de la Baie de Quinté et le village de Deseronto (aujourd'hui la ville de Deseronto).

En vertu de cet arrangement, la compagnie de chemin de fer devait exploiter le chemin de fer pour le transport des voyageurs et des marchandises entre le chemin de fer Grand-Tronc du Canada et le village de Deseronto, d'une manière aussi complète et efficace que le commerce général de Deseronto le justifierait ou l'exigerait, au jugement de la compagnie; et qu'il ne pourrait être exigé un taux de plus de 25 cents par voyageur pour chaque trajet.

Il semble que l'arrangement soit tout à fait au désavantage de la municipalité, au lieu d'être en sa faveur. Il semble que le résultat de cet arrangement soit que le service doive être simplement celui que la compagnie approuvera. Par conséquent, toute la question du service est laissée entre les mains de la compagnie de chemin de fer. Toutefois, il ne faudrait aucunement envisager la question de cette manière; mais simplement au point de vue du service dont cette commission devrait, dans l'intérêt du public, exiger le maintien, par la compagnie de chemin de fer, eu égard aux exigences du trafic.

Un fonctionnaire de la commission a étudié la question du raccordement. A la suite de cette étude, il est manifeste que les raccordements entre le train n° 12 du Canadian-Northern et le train n° 14 du Grand-Tronc à Napanee ont souvent été manqués. Afin d'améliorer le service et le raccordement, le Canadian-Northern a arrêté que son convoi n° 12 devait arriver à Napanee à 12.35 de l'après-midi, au lieu de 12.40, le train n° 14 du Grand-Tronc étant dû à Napanee à 12.46. On croyait que cela procurerait assez de temps pour opérer le raccordement. Néanmoins, comme, même aux termes du nouvel arrangement, le raccordement n'est pas entièrement satisfaisant (il est quelquefois manqué) suivant l'horaire plus tardif, le Canadian-Northern arrive maintenant à Napanee à 11.20 du matin.

C'est une amélioration marquée, accusée dans le service, car elle permet d'opérer non seulement un raccordement avec le rapide du Grand-Tronc, mais avec le local qui part de Napanee à 11.49.

La compagnie de chemin de fer a aussi établi que le train n° 74, à destination de l'est, ferait raccordement à Napanee avec le train n° 32 du Grand-Tronc, se dirgeant vers l'est. Cela a eu pour résultat de donner à la population de Deseronto un service de train local sur le Grand-Tronc jusqu'à Brockville, et de leur procurer un raccordement qui n'existait pas auparavant.

Une copie du rapport a été adressée aux plaignants, qui ont, dans la suite, appris à la commission que le Canadian-Northern avait empiré la situation en interceptant entièrement le train partant de Deseronto (pour Toronto) vers 6 heures du matin, et le train arrivant à Deseronto (de Toronto) vers 9.30 du soir, avec le résultat que la ville a souvent été laissée avec deux trains seulement allant vers l'ouest sur la ligne principale, l'un à 3.10 du matin, lequel était souvent inutile, et l'autre à 4.40 de l'après-midi; et deux trains seulement se dirigeant vers l'est, l'un à 12.25 p.m., et l'autre à 3.10 a.m.

La cause a été fixée pour audition à la séance de la commission, tenue à Toronto le 11 décembre 1914.

A l'audition, la compagnie a allégué que le service procuré était tout ce que le trafic pouvait exiger, et, de fait, un bien meilleur service que l'ancien chemin de fer de la Baie de Quinté n'en avait jamais procuré à Napanee, ou à Deseronto, étant donné les raccordements de l'est et de l'ouest accordés par le Canadian-Northern a destination de Toronto et d'Ottawa.

De plus, la compagnie a établi que, en ce qui concerne le raccordement du Grand-Tronc, à destination de Montréal, ce qui était un raccordement sur lequel la ville insistait particulièrement, le train du Canadian-Northern partant de Deseronto à 7.15 du matin arrivait à Napanee à 7.35. Le premier train du Grand-Tronc qui part de cet endroit vers l'est est le local à destination de Kingston, de Gananoque et Brockville. Ce train part huit minutes plus tard, soit à 7.43 a.m., le train suivant, qui est le rapide quotidien allant à Montréal, part à 12.46. Ce même train opérait aussi des raccordements. bien qu'ils ne fussent pas très satisfaisants, avec les endroits du Grand-Tronc situés à l'ouest, car le train local du Grand-Tronc, à destination de Toronto, quitte Napanee à 10.27. Le train suivant sur lequel la compagnie comptait pour donner un service efficace était, soit le train de 11.05, qui arrive à Napanee à 11.20, et dont il a déjà été fait mention. Le train suivant à destination de Napanee quitte Deseronto à 2.30 p.m., et il arrive à Napanee à 2.45. Ce train ne semble pas procurer de raccordement avec le Grand-Tronc. Le quatrième et dernier train part de Deseronto à 3.10 du matin, et il arrive à Napanee à 3.25. Ce train n'opère pas non plus de raccordement avec le Grand-Tronc, et c'est le train de nuit à destination d'Ottawa.

A l'audition, la municipalité n'avait pas préparé d'horaire dont elle désirait l'adoption, mais elle a affirmé qu'elle désirait très vivement faire partir un train de Deseronto le soir vers six heures et arrivant vers huit heures, afin de permettre aux voyageurs venant de l'ouest, et partant de Toronto à deux heures, et à ceux venant de Brockville et de l'est, d'opérer des raccordements rapprochés avec Deseronto.

On n'a fait aucune estimation du nombre de gens qui seraient vraisemblablement accommodés; mais, d'un autre côté, la compagnie de chemin de fer a prétendu que les recettes de quelques-uns des trains étaient aussi faibles que huit cents par train-mille.

Jugement a été réservé pour permettre l'étude de l'horaire des trains et la vérification des recettes.

Le premier fonctionnaire de service de la commission, qui a vérifié les recettes des trains, expose maintenant que, lors du service des trains de correspondance entre Deseronto et Napanee, le train qui faisait le trajet de minuit gagnait, en moyenne,

huit cents par mille, pour une période de neuf mois, de septembre 1913 à mai 1914; et le train qui faisait les trajets du soir gagnait 17 cents et 15 cents par train-mille. Il va sans dire que ces recettes sont exceptionnellement faibles; cependant, bien qu'elles représentent toutes les recettes des voyageurs, les recettes ont assurément été obtenues des marchandises transportées sur le même train par la compagnie. Toutefois, le fonctionnaire de service expose, en outre, que, depuis quelque temps, il y a eu assez de trafic pour justifier un service de marchandises entre Deseronto et Napanee, et le service des voyageurs était tombé à un très faible chiffre.

Le coût réel d'un service de voyageurs entre Deseronto et Napanee représenterait approximativement 90 cents par train-mille, sans comprendre d'allocation pour les taux supplémentaires.

Dans les circonstances, il est impossible de rendre une ordonnance, mais bien que le trafic soit très sensiblement tombé, et que les recettes soient extrêmement faibles, le service actuel ne doit pas être diminué davantage.

Le commissaire McLean a approuvé le jugement.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN POUR CONSTRUIRE DEUX VOIES SUPPLÉMENTAIRES SUR L'AVENUE GREENE, DANS LA CITÉ DE WESTMOUNT.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien possède deux voies qui mènent à sa gare de la rue Windsor, et qui franchissent la rue Greene au moyen d'un pont. Afin d'agrandir ses installations, la compagnie désire établir deux autres voies; l'une de chaque côté des voies actuelles. A l'endroit où les voies franchissent l'avenue Greene, la distance sera de 13 pieds du centre de la voie actuelle au centre de la nouvelle voie ferrée que la compagnie de chemin de fer désire construire au nord.

La rue Prospect est parrallèle à la voie ferrée, et elle rencontre l'avenue Greene à angle droit, juste au nord du pont de la compagnie de chemin de fer, qui franchit l'avenue Greene.

Les deux nouvelles voies dont la compagnie désire la construction seront établies sur son propre terrain, à l'exception d'un petit terrain triangulaire à l'angle sud-est de l'avenue Greene et de la rue Prospect. A sa plus grande largeur, cette bande de terrain a 12 pieds et sa longueur est de 86 pieds 9 pouces, entre l'avenue Greene et l'endroit où elle rencontre le terrain de la compagnie. Le terrain triangulaire que la compagnie désire acquérir ne fait pas partie de la rue Prospect, mais elle fait partie d'un lit de fleurs destiné aux fins de parc, et il est aujourd'hui la propriété de la ville de Westmount. De l'autre côté de la rue Prospect, à partir du terrain du Pacifique-Canadien et du parterre, soit une distance d'environ 100 pieds de l'angle nord-est de l'avenue Greene et de la rue Prospect, se trouve la résidence de M. Mann. Ce dernier a très vigoureusement protesté auprès de la commission, que l'octroi de la requête de la compagnie de chemin de fer occasionnerait des dommages considérables à sa propriété. Une semblable attitude a été adoptéee par les propriétaires des deux résidences immédiatement contiguës à la propriété de M. Mann à l'est.

L'avocat qui a comparu au nom des propriétaires fonciers a prétendu qu'aux termes de l'article 235 de la Loi des chemins de fer, telle que modifiée par l'article 6 du chapitre 22 des statuts de 1911, la commission était autorisée à imposer comme condition de l'accord de la requête de la compagnie de chemin de fer, qu'elle indemniserait les propriétaires de tous les dommages qu'ils souffriraient par suite de l'établissement d'une voie ferrée supplémentaire à une distance de 13 pieds plus rapprochée de leurs propriétés que la voie actuelle. L'article mentionné, tel que modifié, est rédigé dans les termes suivants:—

> "Moyennant le paiement, par la compagnie de l'indemnité aux propriétaires fonciers contigus ou aboutissants que la commission juge à propos, le chemin de fer de la compagnie peut-être construit le long ou en travers d'un chemin public, après que la compagnie a été autorisée par la commission, etc."

Outre l'audition des témoignages rendus, et des arguments présentés aux séances de la commission, à Montréal, j'ai visité le terrain dont il s'agit et examiné le tracé projeté de la nouvelle voie sur les lieux. Les nouvelles voies ne s'étendront d'aucune façon le long de la rue Prospect. Les dommages que les propriétaires prétendent devoir souffrir proviendront, disent-ils, de la fumée, du bruit et de la vibration des trains sur la nouvelle voie sur le terrain de la compagnie, du côté opposé de la rue Prospect. Il se peut ou non que cela ait pour effet d'occasionner des dommages aux propriétaires. Si c'est une cause de dommages, ce ne sont pas des dommages que la commission est autorisée à réparer. Si le chemin de fer s'étendait le long de la rue Prospect, et s'il utilisait une partie de la rue comme voie ferrée, la réclamation du plaignant serait naturellement mieux fondée.

A Fort-William, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a demandé à la commision l'autorisation de faire franchir la rue Hardisty à ses voies ferrées dans cette cité-là, sur une distance de plusieurs rues. Les voies devaient être construites sur la voie publique, et leur établissement devait nuire au trafic des voitures sur la rue. Dans ce cas-là, la commission a accordé la demande, à condition que la compagnie de chemin de fer indemnisât les personnes qui avaient souffert des dommages par suite de l'emplacement de la voie ferrée (Ordonnance 16589; 20 mai 1912; dossier 1519.) Mais le cas présent est différent. La voie ferrée ne sera aucunement construite sur la rue Prospect, ni le long de cette rue. Le chemin de fer ne touche pas à cette rue-là. On peut dire que l'acquisition du petit terrain triangulaire du parterre—qui ne fait pas partie de la rue Prospect—pourrait être interprétée de manière à faire passer le chemin de fer sur la rue Prospect, ou le long de cette rue-là.

La voie ferrée franchit l'avenue Greene sur un pont. Les voies supplémentaires seront pratiquement sur le même pied que les voies actuelle. L'avenue Greene n'est ni endommagée ni changée, sauf pour une légère variation de sa pente, laquelle est peu importante. Les nouvelles voies ferrées franchiront l'avenue Greene à une distance de plus de 100 pieds de la résidence de M. Mann. La nouvelle voie sera plus rapprochée que celle de la maison de M. Mann, à l'endroit où elle est situé sur la propriété du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rue Prospect. Dans ces circonstances, je ne crois pas que la commission serait justifiée à ordonner le paiement d'une indemnité aux propriétaires plaignants.

Les intérêts du public demandent indubitablement que la compagnie de chemin de fer soit autorisée à construire les voies supplémentaires comme étant une entrée à sa gare de la rue Windsor. Par conséquent, je suis d'avis qu'il faudrait accorder la requête de la compagnie.

Le sous-commissaire en chef Nantel et le commissiare McLean ont approuvé le jugement.

PLAINTE DE W. S. BILTON, DE NEWBORO, ONTARIO, CONTRE LES TAUX EXCESSIFS DE MARCHANDISES SUR UN WAGON DE CHARBON EXPÉDIÉ D'OGDENSBURG, N.-Y., A NEWBORO, ONTARIO, VIA LE BAC À PRESCOTT.

Jugement rendu par le chef de la commission, DRAYTON, le 20 février 1915:

Cette plainte est formulée par M. W. S. Bilton de Newboro, Ont., contre les taux imposés sur le charbon d'Ogdensburg, New-York, à Newboro, Ont.

Le charbon est transporté par voie ferrée d'Odgdensburg, N.-Y., à Prescott. De cet endroit, il est placé sur une voie de garage jusqu'au raccordement avec le Grand-Tronc, et il est transporté par voie du Grand-Tronc jusqu'à Lyne, soit une distance de seize milles. De Lynn à Newboro, le transport a lieu par voie du Canadian-Northern, soit une distance de 35 milles.

Les compagnies de chemin de fer n'ont jamais déposé de tarif commun embrassant ce trafic.

Il semble que les bateaux traversiers soient exploités par la *Prescott and Ogdensburg Ferry Company, Limited.* On a affirmé que les bateaux traversiers appartiennent en réalité au Pacifique-Canadien, et qu'ils sont exploités par cette compagnie; le Pacifique-Canadien a cependant nié la chose.

En tout cas, on ne peut soulever beaucoup d'objection contre son taux, qu'on a affirmé, à l'audition, d'être d'environ 18 cents—il est, de fait, plutôt d'environ 20 cents—la tonne brute. Comme le taux de 20 pour 100 pour le transport s'élève en réalité à environ neuf dixième d'un cent par 100, il soutient très favorablement la comparaison avec le taux du bateau traversier du gouvernement au détroit de Canso, où ce taux est de 1½ cent par 100 livres. Par conséquent, il ne semblerait pas raisonnable de modifier ce taux.

A l'audition, il a été déclaré que le Grand-Tronc absorbait le taux d'aiguillage commun, à partir du bateau traversier jusqu'à sa voie ferrée, à Prescott; et, comme l'indique son tarif spécial de charbon par mille, le taux du Grand-Tronc est de 60 cents. Toutefois, vu que cette compagnie reconnaît que le transport est un transport direct, elle a baissé son taux à 56 cents la tonne brute. Au taux de 60 cents la tonne brute, le prix ordinaire par tonne brute serait de 67¼ cents; et la diminution de 11 ¼ cents, que représente la contribution du Grand-Tronc au taux de transit, semble juste et raisonnable.

Le tarif spécial de charbon par mille est identique à celui du Grand-Tronc; et, dans ce tarif spécial par mille, le Canadian-Northern a exigé 80 cents la tonne nette, opérant une diminution en considération du transport direct.

Je suis d'avis qu'il faudrait émettre une ordonnance enjoignant aux compagnies d'adopter et de déposer un tarif commun qui s'appliquerait au charbon, à partir de Prescott, à tous les endroits sur cette partie de la ligne autrefois connue sous le nom de *Brockville, Wesport and Sault-Sainte-Marie Railway.* On peut raisonnablement ne pas toucher à la proportion du Grand-Tronc dans ce tarif commun; et le Canadian-Northern peut faire des diminutions correspondantes dans ses tarifs locaux, de manière à établir des taux réguliers de transit, eu égard au nombre de milles dans chaque cas.

Le sous-commissaire en chef Nantel, ainsi que les commissaires McLean et Goodeve ont partagé cet avis.

PLAINTE DE LA FERNIE-FORT STEELE BREWING COMPANY DE FERNIE, C.-B., *re* LE SERVICE DE WAGONS CHAUFFÉS PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 20 février 1915:

Cette plainte est portée par la *Fernie-Fort Steele Brewing Company,* de Fernie, C.-B., et elle vise le service de wagons chauffés fourni par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

C'est un vieux litige, la même compagnie ayant formulé une semblable plainte en décembre 1913. La commission a alors débattu la question avec la compagnie de chemin de fer, avec le résultat qu'un arrangement a été conclu entre les parties, et que la plainte a été retirée par lettre du 7 janvier 1914.

La *Elk Valley Brewing Company,* de Michel, C.-B., a aussi adressé une plainte vers ce temps-là, et cette plainte a aussi été retirée.

La *Fernie-Fort Steele Brewing Company* a porté une nouvelle plainte cet hiver. et cette plainte a été formulée à la suite de la circulaire n° 16 adressée aux chefs de gare, aux chefs de chantiers, aux conducteurs, aux expéditeurs et aux consignataires. A la page 3 de cette circulaire, alinéa 1, article (*f*), il est énoncé qu'il ne sera pas chauffé ni mis en service de wagon chauffé, lorsque la température du dehors serait de 10 ou de plus de 10 au-dessous de zéro, ou par des temps orageux. Les demandeurs se plai-

gnent que le règlement arrêterait pratiquement leur commerce dans les mois d'hiver, surtout dans les "provinces des Prairies où la température était susceptible d'être au-dessous de zéro pendant des semaines consécutives.

Aux termes de la circulaire n° 12, en date du 10 novembre 1903, relative au service des wagons de la compagnie, et pareillement adressée, les chefs de gare et les autres intéressés ont reçu instruction, en vertu de l'alinéa 1, article (*f*) qu'aucun wagon chauffé ne serait chargé ni mis en service par des températures de 10, ou de plus de 10 au-dessous de zéro, ou par des temps orageux. Le service de wagons chauffés mentionné dans cette circulaire était en vigueur, d'après la compagnie, jusqu'au 31 décembre 1913.

On observera que la circulaire qui est la cause immédiate de la présente plainte modifie l'ancien règlement. les instructions portant qu'il ne sera pas chargé ni mis en service de wagons chauffés, lorsque la température sera zéro ou au-dessous de zéro.

L'article 2 de la dernière circulaire est rédigée dans les termes suivants:—

> "Les expéditeurs sont priés de ne pas envoyer aux fins de transport des marchandises de la nature de la bière, des fruits, etc., susceptibles d'être facilement endommagés par le gel par des températures extrêmement froides ou orageuses, lorsque la température est telle qu'elle exclut la possibilité pour les marchandises d'arriver en bon état à destination. S'il existait quelque doute quant au service des trains par ces temps-là, les expéditeurs devraient téléphoner à l'agent local des marchandises et se renseigner pour savoir si les consignations seront acceptées.
>
> "Les chefs de gare doivent cesser le chargement des wagons chauffés de la ligne, lorsqu'au dehors le mercure est à zéro ou au-dessous. Une température extrêmement froide ou orageuse nuit au fonctionnement du service des trains, et elle augmente le risque du retard en transit."

Le service est encore restreint jusqu'au 31 décembre, sauf ainsi que contenu dans la première circulaire s'appliquant aux consignations de 12,000 livres ou de plus de 12,000 livres, présentées aux fins d'expédition, à des endroits situés entre deux têtes de division consécutives, comme, par exemple, entre Winnipeg et Brandon, ou entre Brandon et Broadview. Comme la circulaire déposée, portant le n° tarifaire W. 3302, stipule un service de wagons réfrigérants chauffés entièrement aux risques du propriétaire, et en présence des prescriptions du connaissement et de la classification des marchandises, je n'ai pu comprendre la raison pour laquelle il devrait exister une restriction au sujet de la température ou du temps, et le point a été entamé avec la compagnie.

D'après la compagnie le trafic est d'une nature qu'elle ne désire pas, et la raison pour laquelle elle a établi un service restreint était d'accommoder le commerce des fêtes de Noël. Elle fait, en outre, observer que les tribunaux n'ont pas encore donné pleine vigueur à l'article des risques du propriétaire, mais qu'ils ont, d'autre part, fait retomber sur la compagnie le fardeau de la preuve que les wagons ont été tenus bien chauffés, non seulement lors du chargement, mais en transit, et lors du déchargement. On a demandé des statistiques qui démontreraient les résultats du service, en n'oubliant pas la manière dont les tribunaux locaux, administrant la juridiction des tribunaux inférieurs, ont réglé la question de la responsabilité de la compagnie.

Les résultats ont démontré que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a reçu une recette de $1,171.89, mais qu'elle n'a pas payé moins de $2,134.52 pour des réclamations de dommages causés par le gel.

Il va sans dire que la question est restreinte au transport des colis. Le transport signifie que le wagon peut avoir été ouvert à différentes stations "en route", afin de délivrer des parties de son chargement. La compagnie de chemin de fer affirme que par une basse température, il est impossible d'ouvrir le wagon de temps

en temps et d'empêcher le gel de la bière et d'autres articles périssables. Les résultats du transport sembleraient justifier l'attitude adoptée par la compagnie. D'un autre côté, si les expéditeurs veulent courir le risque et désirent expédier des articles, je ne comprends pas pourquoi ils ne seraient pas autorisées à la faire, ni la raison pour laquelle il ne faudrait pas donner suite aux termes des connaissements. Il me semble, en toute évidence, dans les intérêts des expéditeurs que ces derniers soient autorisés à exercer un commerce s'il veulent en courir le risque; et de manière à établir ce service, je serais d'avis que la compagnie devrait accepter les consignations de la nature incriminée, sauf la stipulation que l'expéditeur doit signer une reconnaissance libérant la compagnie de tous dommages causés par le froid, à moins de prouver d'abord que les appareils de chauffage, dont les wagons sont supposés être munis, manquent en réalité. La reconnaissance devrait aussi contenir une autre exception qui embrasserait le cas de dommage causé par le froid à la suite de l'extinction des feux, en raison de la négligence d'un quelconque des employés de la compagnie de chemin de fer; néanmoins, les dommages recouvrables dans ces cas devraient être limités à la moitié du montant des taux de marchandises sur la consignation visée. Je restreindrais ainsi les dommages à cause de l'expérience pratique de la compagnie au sujet de la manière dont les tribunaux ont interprété les dispositions du connaissement et de la classification des marchandises relatives au " risque du propriétaire". La disposition proposée ne stipule pas de dommages réguliers envers l'expéditeur, mais, comme je l'ai déjà fait observer, les compagnies de chemin de fer ne désirent pas le trafic, elles affirment qu'il est impossible de transporter sûrement ces articles et que les dommages proviennent de causes qu'il est impossible de contrôler. Il est très évident que les conditions atmosphériques rendent souvent impossible l'écartement de dommages, condition qui semble avoir entièrement été négligée dans la manière dont les réclamations contre la compagnie ont été réglées par les tribunaux. Il serait tout à fait injuste d'obliger la compagnie de s'assurer contre la perte, et mon seul motif pour adopter l'autre exception à la libération est de forcer la compagnie à exercer toute la diligence voulue pour protéger les consignations contre le gel.

Il me semble que la possibilité de perdre la moitié des recettes provenant de ce trafic serait une garantie suffisante que la compagnie de transport fera tout en son pouvoir pour diminuer les pertes causées par la gelée. Il nous est impossible de forcer la compagnie à accepter de la marchandise de ce genre, et en même temps protéger d'avantage l'expéditeur.

Les règlements et usages que ce jugement mettra en vigueur sont plutôt nouveaux et ne serviront que d'expérience.

Les plaintes relatives au service en question ne sont portées que par deux compagnies la *Fernie-Fort Steel Brewing Company* et la *Elk Valley Brewing Company*. Je considère donc qu'on devrait limiter les effets de l'ordonnance, qui sera émise à ce sujet, aux expéditions de ces compagnies et de toute autre compagnie qui demandera à bénéficier de ce service au cours de l'hiver prochain, afin que l'on puisse déterminer d'une manière ou de l'autre si ce service est pratique ou s'il ne l'est pas.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve déclarent partager cet avis.

PAVAGE DU PASSAGE INFÉRIEUR DE L'AVENUE SYNDICATE, FORT-WILLIAM, ONT.

Jugement rendu par le sous-commissaire en chef SCOTT, le 22 février 1915:—

La compagnie du Pacifique-Canadien demande à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant à la cité de Fort-William de paver le passage inférieur désigné sous le passage inférieur de l'avenue Syndicate, lequel donne accès de l'avenue Syndicate au port à Fort-William.

Il n'y a pas eu d'enquête à ce sujet; mais comme les deux parties intéressées nous ont soumis leur cause par écrit, et que toutes les deux s'accordent sur les faits, je crois que le temps est venu de rendre jugement.

Le passage inférieur a été construit par la compagnie du chemin de fer à la suite d'une entente conclue entre la compagnie et la ville, le 28 juin 1911. La clause n° 1 de l'entente est rédigée dans les termes suivants:—

"1. La compagnie s'engage dans les deux ans qui suivront cette date, sujet à l'approbation de la commission des chemins de fer du Canada, à construire, compléter et entretenir (sauf ce qui a rapport au pavage et du drainage, ce qui devra être fait par la ville), un passage inférieur propre à la circulation des piétons et des voitures sous ses propres voies à un endroit situé entre le prolongement du côté est de l'extrémité sud de la rue Ridgeway et le mûr nord-est de la gare Union à Fort-William, et lorsque ledit passage inférieur sera terminé (y compris le travail que la ville doit faire tel que stipulé dans la convention) la compagnie consacra la partie affectée à la circulation des voitures et celle des piétons à l'usage du public et fournira des lisières de terrain de la largeur du passage inférieur pour en faire des routes publiques; lisières qui se trouvent aux endroits suivants:—

"(*a*) S'étendant de l'avenue Syndicate ou de la rue Ridgeway à l'extrémité nord-est dudit passage inférieur; et (*b*) s'étendant de l'extrémité sud-est dudit passage inférieur à une ligne tracée à angle droit audit passage inférieur et à environ 50 pieds de distance de la rive de la rivière Kaministiquia; et (*c*) à partir de la dernière lisière de terrain mentionnée en allant vers le sud-ouest jusqu'aux limites des terrains de la compagnie qui se trouvent vis-à-vis l'extrémité de la rue ou grande route désignée sous le nom de rue Front; les trois dites lisières de terrain avec le passage des voitures et celui des piétons du passage inférieur devant former une route publique ininterrompue à partir de l'avenue Syndicate ou de la rue Ridgeway jusqu'à la rue Front, laquelle route publique ininterrompue est par la suite désignée sous le nom de "route publique substituée." La ville devra poser le pavage et le système de drainage de ladite route publique substituée, y compris la partie dudit passage inférieur qui est affectée à la circulation des voitures et celle des piétons, et à l'avenir elle devra entretenir ladite route publique substituée comme une de ses rues. Et la compagnie aura le droit en tout temps de construire, maintenir et exploiter ses voies de chemin de fer, y compris les voies dont elle aura peut-être besoin plus tard, au-dessus de ce passage inférieur et de la route publique qui y sera établi. Ledit passage inférieur n'aura pas moins de quarante et pas plus de cinquante pieds de largeur, et la hauteur intérieure atteindra au moins dix pieds et ne dépassera pas 11 pieds sous les voies, et il devra dans ses autres détails, sujet à l'approbation de ladite commission, être conforme aux plans et devis choisis par la compagnie."

Les plans du passage inférieur projeté ont été approuvés par l'ordonnance n° 16990, en date du 8 juillet 1912.

Le 29 août 1912, la compagnie du chemin de fer avertissait la Commission par lettre que le passage inférieur serait prêt à être pavé sous peu, mais que la ville ne se préparait aucunement à faire le travail, et que celle-ci avait déclaré qu'elle ne ferait rien tant qu'elle n'aurait pas reçu les titres de cette rue. On porta cette lettre à la connaissance de la ville, et celle-ci dans une lettre en date du 26 septembre 1912, signée par le greffier de la ville, avertissait la commission qu'à une assemblée tenue le 24 septembre on avait adopté la résolution suivante:—

"Qu'il soit ordonné à l'avocat et à l'ingénieur de la ville de prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux termes de la convention conclue avec la compagnie du Pacifique-Canadien relativement au passage inférieur de l'avenue Syndicate, et de faire rapport au conseil de ville le plus tôt possible.

Dans cette lettre il était également dit:—

"Le conseil de ville a l'intention d'obtenir un rapport sur le genre de pavage nécessaire et sur le coût de l'entreprise, et l'avocat préparera les règlements nécessaires pour obtenir l'argent dont nous aurons besoin pour mettre ce projet à exécution."

Lorsque la Commission écrivit à la municipalité pour lui demander où elle en était rendu avec le pavage du passage inférieur, le greffier de la ville répondit au secrétaire le 29 mai 1913, dans les termes suivants:—

"En réponse à votre lettre je vous ferai remarquer que notre ingénieur a préparé les plans et devis du pavage de ce passage inférieur, et nous espérons qu'avant longtemps nous pourrons demander des soumissions pour ces travaux.

"Le travail a été retardé jusqu'à présent parce que le Pacifique-Canadien nous empêchait de commencer le travail."

Le 4 juillet 1914, Son Honneur, le Maire adressait une lettre au commissaire en chef conçue dans les termes suivants:—

"Le conseil de ville de 1912 a conclu une entente avec le Pacifique-Canadien par laquelle il s'engageait à paver le passage inférieur à partir de l'avenue Syndicate jusqu'à la rivière près de la gare Union.

"La construction du passage inférieur est terminée et malheureusement nous ne sommes pas en état de remplir nos engagements, car nous ne pouvons pas émettre de débentures pour défrayer le coût de ces travaux. Lorsque la compagnie du chemin de fer vous demanda la permission de construire le passage inférieur on ne vous demanda pas de répartir le coût de cette entreprise.

" Voulez-vous avoir la bonté de me dire si la Commission ne pourrait pas émettre une ordonnance nous enjoignant de paver le passage inférieur, ce qui serait notre partie des déboursés dans cette entreprise? Si vous pouvez faire cela, je serai heureux d'envoyer la résolution du conseil autorisant la ville à entreprendre ces travaux.

"Espérant recevoir une réponse favorable."

A cette lettre on envoya la réponse suivante:—

"J'accuse réception de votre lettre du 4 courant.

"Je constate que le dossier se trouve actuellement dans l'Ouest avec notre ingénieur."

"Il me semble, cependant, que si la ville s'est engagée à paver le passage inférieur, et ne s'occupe aucunement à ce que nous émettions une ordonnance lui enjoignant de tenir ses engagements afin de lui épargner les frais de soumettre un règlement à l'opprobation des électeurs, que personnes ne pourrait s'opposer à l'émission de cette ordonnance.

A la demande de la compagnie du chemin de fer qui désirait ouvrir le passage inférieur à la circulation, l'ingénieur de la Commission, M. Drury, dans un rapport en date du 10 juillet 1914, fit la réponse suivante:—

"J'ai constaté que la compagnie du chemin de fer a fait la partie du travail à laquelle elle s'était engagée selon les plans et que le tout est en bon état.

"Je recommanderais donc que l'on permette à la compagnie du chemin de fer de se servir du passage inférieur pour la circulation des voitures.

"Cependant, lors de l'examen du passage inférieur j'ai constaté que la ville ne l'avait pas encore pavé, bien qu'elle y soit obligée d'après l'entente conclue

avec la compagnie. Toutefois cela n'empêche pas la compagnie de se servir du pont pour la circulation de ses trains.

"J'allai voir M. Knight au sujet du pavage (M. Knight étant l'ingénieur de la ville), et il m'assura que la ville serait enchantée de recevoir une ordonnance de la Commission lui enjoignant de commencer le pavage inférieur, car la ville ne peut commencer ses travaux sans avoir obtenu l'autorisation du peuple ou sans y être forcé par une ordonnance de la Commission.

"J'ajouterai que les piétons se servent actuellement du passage inférieur, car le trottoir, qui est en béton, est de quelque pieds plus élevé que le passage pour les voitures."

La Commission autorisa la compagnie du chemin de fer à se servir du pont qui recouvrait le passage inférieur en question pour y faire circuler ses trains, par l'ordonnance n° 22259 émise le 23 juillet 1914.

A une séance de la Commission tenue à Fort-William, le 16 décembre dernier, il y eut une enquête au sujet de la requête de la Chambre de Commerce de Fort-William qui demandait de meilleures accomodations pour la marchandise locale. La Commission visita, ce même jour, les remises à marchandises du Pacifique-Canadien au port et le passage inférieur en question. Il est évident que l'on pourrait régler cette question de l'accomodation des marchandises à Fort-William si le passage inférieur était pavé afin que les voitures puissent avoir accès à l'extrémité ouest des remises à marchandises.

Dans sa réponse à cette demande la ville de Fort-William prétend que le Conseil n'avait pas l'autorisation de conclure une telle entente sans avoir reçu d'abord l'approbation des électeurs tel qu'il est stipulé dans la Loi Municipale. On affirme, que cette entente a été soumise aux électeurs lors de la dernière élection municipale et qu'elle a été rejetée; 715 personnes étant en faveur de l'entente et 888 contre l'entente. La ville prétend donc qu'elle n'est pas engagée par cette entente.

La ville prétend aussi que vu que ce passage inférieur n'est pas construit sur une route publique, mais complètement sur la propriété de la compagnie du chemin de fer, et que la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à la ville de payer une partie de ces déboursés.

En ce qui concerne l'entente, bien qu'au point de vue légal elle n'engage pas la ville, il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu entente pour que cette Commission ait l'autorisation d'émettre l'ordonnance demandée.

Quant à la position prise par la ville que la Commission n'a pas le pouvoir de forcer la ville à payer une partie de ces déboursés, vu que ce passage inférieur n'a pas été construit sur une rue de la ville, c'est-à-dire sur une route publique; je ferai remarquer que bien qu'il n'existait pas de rue juste à l'endroit où l'on a construit le passage inférieur que la compagnie du chemin de fer à consacré à l'usage du public la route qui traverse le passage inférieur et que la municipalité l'a acceptée. Le don et l'acceptation sont, à mon avis, très évidents d'après l'entente. Bien que d'après la lettre de la loi municipale la compagnie du Pacifique-Canadien ne puisse pas forcer la ville par des procédures légales dans les cours de la province à remplir ses engagements, c'est-à-dire à payer le passage inférieur, on peut certainement conclure que l'entente est une acceptation de la part de la municipalité de la route publique traversant le passage inférieur. En plus on peut prétendre que la route à travers le passage inférieur est un détournement autorisé par la Commission d'une voie de communication partant de la rue Syndicate et allant jusqu'au port. Cette voie de communication consistait en un pont pour piétons qui traversait la propriété de la compagnie d'un endroit au nord des voies jusqu'au port. Ce pont se trouvait un peu à l'est du passage inférieur actuel. A la suite d'un accident survenu au pont, M. Drury, le sous-ingénieur de la Commission, fit le rapport suivant le 19 janvier 1911:

"Je suis d'avis que ce pont est un danger pour les employés de la compagnie, et les piétons qui s'en servent; et, en conséquence, on devrait demander au

Pacifique-Canadien d'enlever ce pont élevé et d'en construire un nouveau à cet endroit ou tout près de là, d'ici au 15 mai 1911. Les supports du pont devront être placés à une distance suffisante de chaque côté des rails. Il faudra aussi que l'espace libre au-dessous du pont ait la hauteur requise; la compagnie pourra aussi, si elle le désire, construire un passage inférieur pour piétons à l'endroit où se trouve actuellement le pont élevé ou tout près de là.

Lorsqu'on attira l'attention de la compagnie sur ce rapport, M. Beatty dans une lettre en date du 7 mars 1911, déclara:

"Nous n'avons aucune objection à enlever ce pont, comme le demande M. Drury, et nous l'enlèverons aussitôt que le passage inférieur que nous avons l'intention de construire un peu à l'est de notre nouvelle gare à Fort-William sera terminé."

"Ce passage inférieur fera disparaître la nécessité d'un pont élevé ou d'un passage inférieur sur l'emplacement du pont élevé actuel."

Un peu après, l'entente fut conclue avec la ville de Fort-William, le passage inférieur actuel construit, et le vieux pont enlevé.

Dans ces circonstances, j'en arrive à la conclusion que la route traversant le passage inférieur actuel est une route publique; et, que d'après la Loi des chemins de fer cette Commission a le pouvoir d'ordonner à la ville de Fort-William de payer une partie du coût du passage inférieur.

La sûreté et la commodité du public demandent que la construction de ce passage inférieur soit achevée, et je n'hésite pas à déclarer que d'après moi la ville de Fort-William devrait contribuer au coût de ces travaux. Je crois que la ville contribuerait raisonnablement à ces déboursés en pavant le passage inférieur; et, en conséquence je recommande qu'on émette une ordonnance à cette effet, les travaux devant être terminés d'ici au premier août prochain.

En vertu des dispositions de l'article 289, paragraphe (f), le conseil municipal peut, avec l'approbation de la Commission des chemins de fer prélever les fonds nécessaires pour exécuter ces travaux au moyen de débentures sans soumettre cette question aux électeurs, et sans y être autorisé par une loi spéciale.

Le commissaire en chef Drayton et le commissaire Goodeve déclarent partager cet avis.

REQUÊTE DE LA CANADIAN-NORTHERN ONTARIO RAILWAY COMPANY DEMANDANT L'AUTORISATION DE TRAVERSER LE BOULEVARD MONKLAND, DANS LA VILLE DE CARTIERVILLE, COMTÉ DE JACQUES-CARTIER, P.Q.

Jugement rendu par M. le commissaire McLean, le 23 février 1915:

La *Canadian Northern Ontario Railway Company* demande l'autorisation de traverser le boulevard Monkland, dans la ville de Cartierville, au moyen d'un passage à niveau.

Lors de l'enquête, il y eut opposition de la part de la ville de Cartierville, de la ville Saint-Laurent, de la *Union Land Corporation*, de la *D. J. McAnulty Realty Company*, et de la cité de Montréal.

La ville de Montréal demandait que l'on renforce la conduite d'égouts du boulevard Monkland, qu'elle avait construite. Elle prétendait qu'il faudrait la renforcer si le chemin de fer traversait le boulevard. Les autres parties intéressées demandaient que le chemin de fer construise une voie élevée à cet endroit, afin que le niveau de la route publique reste le même, et qu'on protège le public en changeant le niveau de la rampe du chemin de fer.

Le tunnel du Canadian-Northern contient deux voies et les trains y sont mus à l'électricité; il se trouve à trois milles et demi à l'est du boulevard Monkland. L'extrémité est du parc de Cartierville est à 3,100 pieds à l'ouest du boulevard Monkland. Vu que la circulation des trains dans le tunnel se fera au moyen de l'électricité, il est probable que la circulation entre le tunnel et le parc de Cartierville se fera également au moyen de l'électricité. En plus, vu qu'il y a deux voies dans le tunnel, il faudra continuer les deux voies jusqu'au parc.

Que le passage soit construit à niveau ou qu'il y ait différence dans le niveau de la voie et de la route publique, il y a une distance d'un mille, du mille 47.4 au mille 48.4.

Le coût de la construction de ce mille de chemin de fer avec rampe, c'est-à-dire avec un passage à niveau, a été calculé par l'ingénieur en chef de la Commission, et il a obtenu les résultats suivants pour voie double:—

Item.	Unité.	Quantité.	Prix.	Coût.
Chevalets temporaires	pds lin.	.....	.....	......
Remplissage de voie sur chevalets	vgs cub.	14,000	$0 40	$ 5,600
Elévation..	"	53,000	0 52	26,560
Excavation pour pont en acier.. ..	"	300	0 75	225
Béton..	"	450	8 00	3,600
Acier..	liv.	144,000	0 05	7,200
Bois de construction..	F.B.M.	.....	.....	......
				$44,185

Comme les trains sur cette partie de la voie seront mus à l'électricité, il faudra ajouter la somme de $13,500 aux chiffres mentionnés plus haut, pour couvrir les frais des piédestaux des poteaux qui supporteront la conduite aérienne.

S'il y a une différence de niveau de 15 pieds sur une longueur de 50 pieds entre la voie du chemin de fer et la route publique au boulevard Monkland, le coût de la construction de ce mille de voie dont nous avons déjà parlé, en comprenant les travaux nécessaires au boulevard Monkland, sera tel qu'énuméré dans le tableau suivant:—

Item.	Unité.	Quantité.	Prix.	Coût.
Chevalets temporaires	pds lin.	2,300	$6 00	$ 13,800
Remplissage de voie sur chevalets	vgs cub.	90,000	0 40	36,000
Elévation..	"	75,000	0 52	39,000
Excavation pour pont en acier.. ..	"	800	0 75	600
Béton..	"	1,650	8 00	13,200
Acier..	liv.	210,000	0 05	10,500
Bois de construction..		.....	.....	480
				$113,580

A cette somme il faut ajouter $22,500 pour l'installation de la conduite aérienne, puisque les trains seront mus à l'électricité sur cette partie du réseau pour la même raison que le seraient les trains sur la voie non élevée. Il y aurait donc une différence de $78,000 dans le coût de la construction de la voie sur rampe non élevée et de la voie élevée.

Si on en juge par la circulation des trains en ce moment, la Commission ne serait pas justifiable actuellement d'exiger un changement de rampe à un tel prix. Lorsque les conditions seront changées, les parties intéressées pourront alors soulever la question de la protection à cet endroit; et la décision que nous prenons en ce moment ne préjudicie aucunement leurs droits de présenter une autre requête plus tard.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire adjoint Nantel déclarent partager cet avis.

PLAINTE DE T. H. PATRICK, DE SOURIS, MANITOBA, PORTÉE CONTRE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN QUI REFUSE DE PLACER DES WAGONS SUR LA VOIE DE GARAGE ENTRANT DANS SON CHANTIER DE BOIS DE CONSTRUCTION À SOURIS, MAN., LAQUELLE VOIE DE GARAGE A ÉTÉ CONSTRUITE EN VERTU D'UNE ENTENTE CONCLUE ENTRE LUI ET LA COMPAGNIE LE 20 JUILLET 1905.

Jugement rendu par le commissaaire en chef Drayton le 26 février 1915:—

Une requête a été présentée par M. T. H. Patrick demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant au Pacifique-Canadien de continuer le service qui avait été accordé au requérant sur une voie de chargement privée qui conduisait à son chantier de bois de construction à Souris.

Cette voie de chargement privée a été construite en vertu d'une entente conclue entre la compagnie et le requérant, le 20 juillet 1905.

La construction de cette voie a été autorisée par l'ordonnance n° 3203 de la Commission.

Cette voie de chargement privée au service du requérant n'est pas reliée directement à la voie de la compagnie, mais à la voie de chargement de la meunerie McCullough et Harriot.

Cette entente est rédigée selon la formule ordinaire employée par le Pacifique-Canadien en vertu de laquelle le requérant s'engage à payer un loyer de $19.75 à la compagnie. Le requérant s'engage aussi à payer les frais d'installation des signaux, les signaleurs, et tous autres déboursés semblables occasionnés par l'usage de cette voie de la part du requérant; et aussi tous les déboursés que la compagnie sera obligée de faire pour maintenir la voie en bon état, libre de neige et ouverte à la circulation des trains.

La difficulté actuelle est la résultante des déboursés que la compagnie a été obligée de faire pour maintenir la voie de chargement de la meunerie en bon état, et sur laquelle la compagnie passe pour placer les wagons requis sur la voie de chargement du requérant. La compagnie a demandé au requérant de solder la moitié de ces déboursés, et celui-ci refuse de payer. A la suite de ce refus la compagnie a discontinué le service qu'elle accordait au requérant, affirmant qu'il est obligé de payer une partie de ces déboursés en vertu de l'entente.

Lorsqu'on discuta cette question avec la compagnie du chemin de fer, celle-ci fit remarquer qu'elle n'a pas essayé de faire payer au requérant la moitié des frais d'entretien de toute la voie de chargement de la meunerie; mais seulement pour cette partie de la voie qu'il emploie conjointement avec les propriétaires de la meunerie. La compagnie affirme aussi que les propriétaires de la meunerie refusent de payer tous les frais d'entretien; et qu'il n'est que juste et raisonnable que ces déboursés soient partagés également comme le demande la compagnie du chemin de fer.

M. Patrick prétend aussi que la compagnie du chemin de fer se sert de la voie de chargement de la meunerie elle-même pour le garage de ses wagons lorsqu'elle place des wagons sur la voie d'évitement qui est reliée à la voie de la meunerie et à la voie principale. La compagnie dit qu'elle se sert d'une petite partie de la voie de chargement de la meunerie et de la voie d'évitement pour faire le garage de ses wagons, mais que tout ce qu'on demande à M. Patrick c'est de payer une partie des frais d'entretien de la voie de chargement de la meunerie à partir de l'endroit où elle est reliée à la voie d'évitement sur laquelle se fait le chargement, indiqué par la lettre "B" sur le papier bleu, de sorte que la question soulevée par M. Patrick n'a aucune relation avec la question en litige.

On demanda aux parties intéressées de fournir un état de l'usage respectif qu'elles faisaient de la voie de la meunerie en question. M. Patrick déclara qu'il avait déchargé 135 wagons sur sa voie en 1914. Il n'avait pas de statistiques quant au nombre de wagons déchargés sur la voie de la meunerie, mais il croyait que le nombre en était considérable, d'après lui il devait y en avoir trois fois autant.

Cependant les statistiques de la compagnie indiquent qu'on a placé 154 wagons sur la voie du requérant. Ces wagons étaient tous chargés; on n'en a pas sorti de chargé. Durant la même période on a conduit 208 wagons chargés sur la voie de la meunerie, et on en a sorti 358.

L'entente en question peut cesser d'être en vigueur en tout temps sur avis de deux mois, sans tenir compte des droits que pourrait avoir ou ne pas avoir la compagnie de discontinuer ce service et des droits du requérant à faire maintenir ce service en vertu de l'article 226 de la loi des chemins de fer.

Il me semblerait que la chose juste et raisonnable à faire serait de diviser l'entretien de cette partie de la voie industrielle qui sert en commun entre les propriétaires de la voie industrielle et le requérant sur la base de péage. En vertu de cette base, chaque industrie paiera pour tout wagon plein ou vide, amené sur la voie industrielle. D'après les chiffres indiqués le requérant n'ayant pas chargé de wagons, le service dans son cas s'élèverait à 308 wagons vu que 154 wagons ont été délivrés sur la voie chargés, et, naturellement, il a fallu les enlever. Avec le meilleur chargement possible de wagons vides retournés, il y aurait 508 transports sur la voie commerciale. Tout porte à croire qu'on n'a jamais accompli cette idée de charger les wagons une seconde fois, et que, comme question de fait, les services de wagons venant du moulin ont été plus considérables. Cependant, le requérant désire qu'on adopte une base raisonnable. En tant qu'il s'agit des projets de lois actuels, peut-être que la solution la plus juste, est que les propriétaires du moulin paient les deux tiers des frais de l'entretien de cette partie de la voie industrielle qui sert en commun, et les requérants un tiers.

Vu que les parties désirent simplement une expression d'opinion de la commission en ce qui a trait à ce qu'on doit faire dans les circonstances, il est inutile de rendre une ordonnance officielle.

Le commissaire en chef adjoint Scott a été de cet avis.

PLAINTE DE M. J. WOOD, DE WINNIPEG-BEACH, MAN., CONTRE LE SERVICE DE TRAINS MIXTES SUR LA LIGNE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ENTRE WINNIPEG ET RIVERTON.

Jugement rendu par M. le commissaire McLean, le 26 février 1915:

Riverton est situé à l'extrémité de l'embranchement Winnipeg-Riverton. On adresse une demande en vue du remaniement du service des trains de manière à donner un service mixte trois jours par semaine et un service de trains à voyageurs trois jours par semaine, au lieu du service de trains mixtes six jours par semaine, en vigueur actuellement. Le service actuel est suivant l'horaire d'hiver. Le requérant prétend que le service actuel n'est pas satisfaisant, à cause du délai dans le transit.

Bien qu'il soit fait mention d'un prétendu meilleur service procuré à ceux qui résident le long de la ligne, il ne semble pas que à défaut de toute preuve au sujet de la parité des conditions et de plus en l'absence de toute preuve que la différence qu'on dit exister dans le service a eu pour effet de faire profiter, par suite de cette différence dans le service, les personnes établies le long de la ligne de Stonewall, aux frais de ceux demeurant le long de la ligne Winnipeg-Riverton, on peut considérer le service sur la ligne Stonewall comme donnant la mesure du service qu'il faut effectuer sur l'embranchement Riverton.

Il faut étudier les recettes et les déboursés concernant le fonctionnement du service.

Pendant la période entre le 3 novembre et le 15 décembre 1914, les recettes du service des voyageurs tirées de la mise en service de trente-six trains ont été en moyenne de $44.56 par jour. Il y a eu en moyenne moins de trente voyageurs par jour dans chaque direction.

On a arrêté les frais d'exploitation du service. En ne considérant que les frais particuliers, et en ne faisant aucune part pour la contribution aux frais généraux de l'exploitation et de l'entretien, la situation se répartit comme suit :—

Le nombre de milles pour le trajet d'aller et retour est de..	164 milles.
Les recettes des trains de voyageurs par jour sont de..	$44 56
Les recettes des trains de voyageurs par mille sont de..	0 27
Les frais de mettre en service un train à voyageurs trois fois par semaine seraient par mille parcouru par train de..	0 54

Le résultat serait que les recettes des trains de voyageurs par mille seraient de la moitié de l'exploitation des trains de voyageurs par mille. D'après ce relevé, la commission n'est pas justifiée d'ordonner le service supplémentaire demandé.

Le commissaire en chef Drayton a été de cet avis.

AU SUJET DE L'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER À FORT-WILLIAM ET À PORT-ARTHUR.

Jugement rendu par le commissaire en chef DRAYTON, le 3 mars 1915:

Le litige dans cette cause se rapporte directement à la question de l'entreposage des marchandises par les compagnies de chemin de fer à Fort-William et à Port-Arthur. Suivant la coutume qui régnait dans le passé—et qui réellement règne encore —les compagnies de chemin de fer acceptaient des consignations des vapeurs de raccordement, ayant des manifestes à Port-Arthur et à Fort-William, pour expédition subséquente, les marchandises étant entreposées dans les entrepôts des compagnies à l'ordre du propriétaire, et gardées exemptes de tout frais d'entreposage jusqu'à la réouverture de la navigation.

Naturellement, cet arrangement a été une source de revenus considérables aux consignataires à l'ouest de Fort-William, vu que cela leur a permis de faire venir des marchandises avant la fermeture de la navigation, aux taux d'été des lacs et des chemins de fer, et les garder aux ports des lacs, sans frais, jusqu'à ce qu'ils désirent les faire envoyer par chemin de fer pendant l'hiver. Il en résulte que la méthode de livraison est aussi commode au consignataire que si ces marchandises étaient envoyées entièrement par voie ferrée, pour être délivrées en temps opportun, alors qu'il a l'avantage d'un taux combiné des lacs et des chemins de fer.

La chambre de commerce de Fort-William s'est opposée à cette pratique; et la commission des chemins de fer a entendu sa plainte le 4 juin 1913, alors qu'à la demande de la dite chambre de commerce la question est restée pendante afin de lui permettre d'étudier la question avec les autres chambres de commerce et de déposer les autres tarifs nécessaires, afin de les étudier de nouveau.

Fort-William s'oppose à cette pratique pour la raison qu'elle crée une injustice grave à ses marchands qui font affaires dans un territoire aussi à l'est de Winnipeg; et que le résultat de cette pratique, c'est qu'on fait une distinction injuste contre eux, le privilège d'entreposage gratuit ne s'appliquant pas sur les marchandises destinées à Fort-William, mais seulement sur les marchandises à destination d'endroits situés à l'ouest et subordonnément aux ordres d'expédition sur le chemin de fer.

La position prise par les compagnies de chemins de fer était qu'elles consentiraient très volontiers à recueillir l'entreposage si elles le pouvaient, mais qu'elles étaient empêchées de ce faire par l'exemption des frais d'entreposage, dans des circonstances identiques, aux ports des lacs concurrents, à Duluth, Minnesota; Superior, Wisconsin; et Gladstone, Michigan.

Depuis les compagnies de chemin de fer ont déposé un tarif en vertu duquel on établira un taux d'entreposage de 20 cents par tonne de 2,000 livres, avec un taux maximum pour entreposage de 50 cents du 1er décembre au 15 avril; et les marchandises restant dans les entrepôts provenant d'une saison de navigation précédente seront

sujettes après le 15 avril, à un taux de 5 cents par tonne par jour, avec un taux maximum de 40 cents pour le mois.

La chambre de commerce d'Estevan a protesté contre ce tarif et contre l'annulation de la pratique d'entreposage gratuit. A l'appui de cette protestation, ladite chambre de commerce a transmis copie d'une lettre reçue de la succursale locale de la *International Harvester Company.*. L'auteur de cette lettre en attirant l'attention sur le taux projeté démontre que le propre entrepôt de la compagnie ne répond pas entièrement à ses besoins; qu'il faut qu'elle dépende des compagnies de chemin de fer pour une partie de son entreposage, d'où il résulte que les frais d'entreposage seront une charge de plus. Après examen, je trouve que les tarifs des lignes des Etats-Unis ont prescrit l'entreposage gratuit à Duluth, Minnesota; Superior, Wisconsin; et Gladstone. Michigan, sur les marchandises à destination de l'ouest, passant par les lacs et se rendant au Canada—la déclaration des voituriers canadiens concernant la pratique des Etats-Unis aux ports en question est donc confirmée.

Les compagnies de chemin de fer *Great Northern, Northern Pacific,* et Minneapolis, St-Paul et Sault-Ste-Marie ont publié de nouveaux tarifs pour leurs lignes de chemin de fer allant aux ports américains de Duluth, Superior, et Gladstone, dont les tarifs sont pratiquement identiques aux tarifs déposés par les voituriers canadiens et qui prescrivent des frais semblables d'entreposage. Il n'est pas douteux que les différents voituriers ont agi de concert; mais, que ceci s'est ou ne s'est pas produit, le fait n'en demeure pas moins que la raison donnée jusqu'ici par les voituriers canadiens à propos de l'application du système d'entreposage gratuit à Port-Arthur et Fort-William auquel la chambre de commerce de Fort-William s'est opposée comme établissant une distinction injuste—disparaît maintenant dans la mesure des frais d'entreposage demandés aux ports des Etats-Unis mentionnés ci-dessus. Le taux est bas. plus bas que celui qui est ordinairement demandé pour l'entreposage; et dans la mesure qu'il est plus bas que les frais d'entreposage ordinaires; les consignataires à l'ouest de Fort-William en retirent du bénéfice.

La position assumée maintenant par la chambre de commerce de Fort-William est que les taux d'entreposage sur les marchandises envoyées dans la suite devaient être aussi élevés que les taux que les marchands locaux sont obligés de payer; et qu'autrement la distinction injuste dont on s'est plaint dans le passé continue encore.

La lettre suivante démontre la position de la chambre de commerce:

> "Les chemins de fer qui ont des têtes de ligne à la tête canadienne des Grands lacs et à la tête américaine des Grands lacs en sont venus à un arrangement commun, en vigueur à partir du 1er avril 1915, en vertu duquel elles imposeront un tarif de 20 cents par tonne par mois sur les marchandises entreposées en transit, ce qui est satisfaisant, excepté que les marchands locaux sont forcés de payer des taux plus élevés d'entreposage sur les marchndises délivrées ici.
>
> "La chambre de commerce de Fort-William prierait donc la commission canadienne des chemins de fer de faire en sorte que le tarif actuellement en vigueur, ou tout autre qui pourra par la suite être en vigueur couvrant les frais d'entreposage sur les marchandises délivrées localement, soit amendé, de sorte que les frais ne dépasseront pas ceux s'appliquant aux marchandises détenues pour être consignées plus loin."

Je suis d'opinion qu'il ne peut y avoir d'objection au tarif tel que déposé.

La plainte des consignataires de l'ouest qu'on leur fait payer maintenant ce qu'on ne leur faisait pas payer auparavant, n'est pas fondée, vu que la concurrence qui était la principale raison du service gratuit a disparu, du moins dans la mesure où les voituriers des Etats-Unis ont augmenté leurs taux.

Si les voituriers canadiens n'avaient pas inséré les tarifs actuellement à l'étude. on aurait donné effet à la plainte venue de Fort-William, dans la mesure que l'exemption des Etats-Unis des frais d'entreposage a disparu.

A propos de la prétention de Fort-William que tous les taux d'expédition d'éntrepôt devraient être égaux aux taux pour l'entreposage local, il est à remarquer qu'on n'attaque le taux d'entreposage local pour le motif qu'il n'est pas raisonnable ou trop élevé. Cela peut être vrai ou non. Il semblerait que le taux local serait celui qui prévaut ordinairement mais la plainte est, non pas que de taux local est nécessairement trop élevé, mais que les deux taux devraient être de pair. En vertu de la loi, et selon l'usage universel, les taux qui pourraient autrement de nécessité être imposés de pair, peuvent différer, l'un de l'autre, comme résultat des conditions concurrentes. Aussi longtemps que les taux d'entreposage demandés par les voituriers américains, sur les marchandises devant être transportées à l'ouest, cette commission n'a pas de raison d'intervenir.

Le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve ont été de cet avis.

AU SUJET DE LA VOIE DE GARAGE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE À SAINT-LOUIS, SASK.

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, prononcé le 3 mars 1915:

La commission a rendu une ordonnance le 30 octobre dernier enjoignant la construction d'une voie de garage à cet endroit avec une aiguille à pointe traînante vers le pont au-dessus de la rivière Saskatchewan. Les travaux devaient être terminés dans les trente jours.

On a depuis attiré l'attention de la commission sur le fait qu'on n'a pas achevé le pont, et que la voie de garage telle qu'ordonnée ne peut pas être mise en service avant que le pont soit achevé. Cela semble être tout à fait exact.

Cependant, le retard apporté par la compagnie à terminer le pont n'offre par lui-même aucune raison pour laquelle les colons de St-Louis n'obtiendraient pas un service tel que la compagnie pourrait leur donner avec les facilités à sa disposition. On a mis la ligne en service et la question est entièrement dans les mains de la commission.

M. Sager, qui demeure à St-Louis, écrivant de St-Louis déclare que toutes les marchandises à destination de St-Louis sont déchargées à la voie de garage à Hoey, et que la compagnie de chemin de fer a absolument refusé d'accepter les marchandises à destination d'endroits au delà de Hoey, bien qu'il y ait un service régulier à St-Louis. M. Sager fait aussi remarquer qu'il résulte que les marchandises venant de St-Louis laissées à la voie de garage de Hoey où il n'y a pas de chef de gare, sont très souvent volées, vu que les habitants de St-Louis ne savent jamais lorsqu'elles arrivent, ou quand ils devraient se rendre à Hoey pour les réclamer.

Hoey est éloigné de trois milles et demi de St-Louis. St-Louis est l'endroit du vieil établissement. Hoey est un endroit où on espère bâtir une ville comme résultat du changement dans les conditions de transport que le chemin de fer amènera. En d'autres termes, Hoey est une localité que le chemin de fer a fait surgir, et est un emplacement de ville dont le développement est incertain.

Je suis absolument incapable de comprendre pourquoi les colons et autres personnes demeurant à St-Louis n'ont pas le droit de faire décharger leurs marchandises où ils demeurent, au lieu de les laisser à Hoey, sans surveillance aucune, et sans que les consignataires reçoivent des avis qui leur permettraient de s'en occuper comme il le faudrait. Ou encore, pourquoi les consignataires qui habitent St-Louis doivent être forcés de traîner leurs marchandises sur des chemins de campagne pour une distance inutile de trois milles et demi.

Si le chemin de fer doit être exploité de telle manière à obliger les gens de St-Louis à demeurer à Hoey, alors il est facile de comprendre cette politique. Il est impossible de permettre à aucune compagnie de chemin de fer d'accomplir les affaires du public.

On a fourni à la compagnie de chemin de fer une copie de la lettre de plainte qui a justifié le retard apporté à la construction de la voie industrielle pour la raison déjà citée; et aussi pour la raison qu'elle n'avait pas obtenu une copie conforme du plan

indiquant la manière dont le chemin de fer devait être construit assez tôt pour le construire avant l'hiver.

Tel que prescrit, la voie industrielle était à peu près située sur les propres plans de la compagnie, et on n'a jamais eu l'intention de lier les mains de la compagnie au moyen d'un plan exact de situation. De fait, tout ce que la commission a ordonné a été de construire une voie de garage pour le commerce à St-Louis. Toutefois, je me propose de régler la question, en faisant pleinement droit aux raisons de la compagnie quant au motif pour lequel la voie commerciale n'a pas encore été construite, et je supposerai qu'elle a adressé tout à fait de bonne foi sa demande à la commission en vue d'obtenir un plan conforme de la voie commerciale qui doit être construite sur l'emplacement de la voie ferrée, et qui n'avait jamais été arpenté sauf par les ingénieurs de la compagnie. Cependant, en tant qu'il s'agit des retards concernant la construction de l'aiguille elle-même, je n'ai rien à dire, et on ne rendra pas une ordonnance créant une amende pour défaut.

D'un autre côté, la compagnie dans sa réponse aux plaintes montre qu'elle a déjà construit une voie industrielle longue de 390 pieds, située du côté est de la voie principale, pour l'usage des entrepreneurs construisant le pont; et que, dans la suite, on a changé la voie commerciale et on l'a unie à l'extrémité sud.

La compagnie dit aussi:

> "La voie industrielle est facilement accessible du détournement du chemin public qui traverse notre voie principale. Il y a un bon chemin du côté est de la voie menant du chemin public à la voie commerciale. On a élargi la coupe le long de la voie commerciale de manière à ce que les attelages aillent jusqu'à la voie industrielle et peuvent tourner. Par conséquent, la voie industrielle est accessible de la ville de St-Louis au moyen du chemin arpenté dans la ville, qui se joint au détournement de chemin mentionné si on le prolonge légèrement et si on l'unit à l'extrémité nord au lieu de l'extrémité sud, la voie commerciale mentionnée ci-dessus serait en conformité à l'ordonnance de la commission".

Dans ces circonstances, le refus de la compagnie de délivrer des marchandises à St-Louis devient plus extraordinaire. Le service des trains à l'endroit en question est si peu important que même s'il n'y avait pas eu du tout de voie industrielle, la compagnie n'aurait eu aucune difficulté à délivrer des marchandises à St-Louis.

Il faudrait rendre maintenant une ordonnance enjoignant à la compagnie d'accepter des marchandises en provenance et à destination de St-Louis (comme en ce qui concerne les messageries), aussitôt qu'on aura établi un service de messageries sur la ligne en question, au cas où il n'en existe pas un actuellement.

Il faut aussi que la compagnie fournisse un fourgon devant être laissé sur la voie d'évitement mentionnée dans la lettre de la compagnie pour recevoir les marchandises en quantité moindre qu'un chargement de wagon, consignées à St-Louis.

Bien que la compagnie n'ait indiqué aucune difficulté quant à un tel usage de la voie industrielle, au cas où la compagnie prétendrait que toute la voie industrielle qu'elle a maintenant, devrait être employée pour la commodité de ses entrepreneurs, alors elle devrait prolonger immédiatement la voie commerciale d'une longueur suffisante pour recevoir le wagon; ou encore séparer le wagon de ses roues et le placer à un endroit commode où on pourrait l'atteindre du chemin parcouru de St-Louis. Il faut que ce service soit inauguré sans délai.

Le commissaire Goodeve a approuvé cette décision.

DANS L'AFFAIRE DE LA GRAND VALLEY RAILWAY COMPANY

Jugement du commissaire en chef DRAYTON, prononcé le 4 mars 1915:

La *Ontario Railway and Municipal Board* a attiré l'attention de la commission sur la position anormale de ce chemin de fer.

La *Port-Dover, Brantford, Berlin and Goderich Railway Company* a été constituée en corporation par un statut fédéral 63-64 Victoria, chapitre 73, avec l'autorisation de construire et d'exploiter un chemin de fer à partir de Port-Dover à travers Simcoe et Waterford, dans le comté de Norfolk, à Brantford; de là à Berlin, dans le comté de Waterloo; et de là, dans qune direction nord-ouest, à travers les comtés de Perth et de Huron, à la ville de Goderich.

Le nom dé la compagnie a été changé en celui de *Grand Valley Railway Company* par une autre loi du parlement fédéral, 2 Edouard VII, chapitre 91.

La *Brantford Street Railway Company* a été constituée en corporation en vertu d'une loi de la province d'Ontario, 42 Victoria, chapitre 73.

Par la loi du parlement fédéral, 6 Edouard VII, chapitre 102, la *Grand Valley Railway Company* a reçu l'autorisation de conclure des arrangements avec la *Brantford Street Railway Company* et avec d'autres compagnies en vertu desquelles la *Grand Valley Railway Company* pourrait être autorisée d'acquérir l'entreprise de la *Brantford Street Railway Company.*

En mai 1907, la *Grand Valley Railway Company* a adressé une demande à la commission, cette demande étant faite en vertu des clauses de l'article 281 de la loi des chemins de fer, 1903, afin d'obtenir une ordonnance de la commission sanctionnant l'entente projetée en vertu de laquelle cette compagnie de chemin de fer a acquis l'entreprise et l'actif de la *Brantford Street Railway Company.*

Tel que prescrit par la commission, avis public de la demande a été donné.

En apparence, la ville de Brantford ne s'est pas opposée au transfert, avec le résultat que l'entente, qui a été dans la suite datée du 27 août 1907, a été recommandée par la commission au Gouverneur en conseil pour sa sanction par une ordonnance datée du 3 octobre 1907, l'entente étant ratifiée par un ordre en conseil daté du 25 octobre 1907.

Telle que mentionné ci-dessus la totalité du chemin de fer possédée par la *Brantford Street Railway Company* a depuis fait partie du réseau de la *Grand Valley Railway,* un exposé de l'entente déclarant:

> "Et attendu que les parties à cette entente croient qu'il sera avantageux aussi bien aux parties à cette entente et à leurs actionnaires respectifs et aux municipalités que traversent actuellement lesdits chemins de fer respectifs, et au public en général, que les chemins de fer appartenant ainsi aux parties à cette entente soient considérés comme susceptibles d'exploitation, les exploiter comme ligne de chemin de fer continue et raccordée.

La *Grand Valley Railway Company* a depuis fait faillite, et la ville de Brantford, en vertu du statut provincial, George V, chapitre 63, article 6, a reçu l'autorisation d'adopter des règlements pour l'achat des franchises, propriétés, droits et privilèges de la *Grand Valley Railway Company* dans la ville de Brantford et dans les comtés de Brant et de Waterloo.

La corporation reçoit par la même loi l'autorité d'adopter des règlements établissant l'élection d'une commission afin de diriger, exploiter, améliorer et prolonger le chemin de fer, sujette aux clauses de la loi des Utilités publiques de la province, avec clause supplémentaire, que, jusqu'à l'élection de cette commission, la municipalité peut elle-même nommer une commission pour agir à sa place. La *Ontario Railway and Municipal Board* fait remarquer que la ville a agi d'après cette législation et qu'elle a acquis le réseau de la *Grand Valley Railway Company.*

Il est hors de doute que les réseaux de chemins de fer urbains sont des questions qui tombent à bon droit sous le coup des clauses de la loi de l'Amérique britannique du nord dans la juridiction de la province, et qu'à part toute question légale de convenance et de commodité publiques devraient être exploités en vertu de cette juridiction locale.

Naturellement, le cas actuel se complique du fait que la *Grand Valley System* n'était pas simplement un réseau urbain, mais qu'il comprenait aussi des lignes sor-

tant de la ville et qui telles qu'envisagées en vertu de la loi de constitution en corporation étaient d'une longueur considérable, justifiant donc dans cette mesure la constitution en corporation originelle.

Cependant, il est très permis de douter de l'expédience de jamais constituer en corporation en un réseau de chemin de fer le service purement local donné par la *Brantford Street Railway Company.*

La ville de Brantford a aussi acheté non-seulement la partie du chemin de fer servant à son commerce local, mais le réseau tout entier.

La commission a écrit à M Henderson, avocat de la ville, disant qu'on avait attiré son attention sur la question du droit qu'a la municipalité d'exploiter le chemin de fer, et demandant la consultation des lois qui pourraient conférer ce droit et en vertu de quelle autorisation le chemin de fer était exploité. La réponse de M. Henderson se lit comme suit:

"BRANTFORD, le 26 février 1915.

"A. D. Cartwright,
Secrétaire de la commission des chemins de fer,
"Ottawa, Ont.

"Dossier 23686—Au sujet du chemin de fer *Grand Valley and Brantford.*

"Cher monsieur,

"Je reçois à mon retour au bureau votre lettre du 23 courant.

"La corporation de la ville de Brantford a assumé qu'elle a le droit d'exploiter le chemin de fer Grand Valley à la suite de son achat de ce chemin de fer. Si nous sommes dans l'erreur en ce qui concerne nos droits, il nous fera grand plaisir que la commission nous mette dans le droit chemin, et de prendre toutes mesures qu'il faudra pour satisfaire à ses règlements à cet égard.

"Par le chapitre 63 des lois de l'Ontario de 1914, la ville de Brantford a obtenu une législation spéciale, et, entre autres choses, vous observerez par la clause 6, que la ville est autorisée à adopter des règlements pour l'achat des franchises, propriété, droits et privilèges de la *Grand Valley Railway Company* dans la ville de Brantford et dans les comtés de Brant et de Waterloo. On a adopté conformément à cette autorisation un règlement qui est énoncé dans la liste "A" de cette loi.

"Conformément aux pouvoirs ultérieurs accordés par les divers alinéas de la Loi, la ville de Brantford a nommé une commission pour gérer, exploiter, améliorer et prolonger le chemin de fer et, en temps et lieu, on a l'intention d'élire une commission qui remplacera la commission actuelle. Vous observerez que la loi nous confère le pouvoir de nommer des commissaires jusqu'au moment où nous les élirons.

"La ville de Brantford est entrée en possession du chemin au mois d'août dernier; sans retard, elle s'est mise à l'œuvre afin d'améliorer tant la couche de ballast que le matériel roulant, et je pense pouvoir dire sans crainte de me tromper qu'une personne qui aurait vu la voie ferrée antérieurement à sa prise de possession par la ville ne voudrait jamais croire maintenant que c'est le même chemin de fer.

"J'espère que ces détails répondront pleinement à votre demande, sinon, je serai heureux de vous fournir toute autre information que vous pourriez désirer.

"Votre tout dévoué,

(Signé) "W. T. HENDERSON."

Je suis d'avis que le droit de la ville de Brantford d'exploiter cette entreprise du Dominion relève des mesures contenues dans l'article 299 de la Loi des chemins de

fer. En ce qui concerne l'acquisition de la voie, je prends sur moi de dire que la ville l'a acquise comme il convenait. En ce qui concerne son exploitation par la ville, la question est de savoir si elle a quelque pouvoir constitutionnel lui permettant d'administrer une franchise du Dominion. Sans doute, le statut d'Ontario dont on parle donne à la ville des droits l'autorisant à ce faire, les dits droits lui permettant d'acheter l'actif de la compagnie de chemin de fer. Je crois, néanmoins, que les mesures de ce statut ne peuvent conférer à la ville le droit d'exploiter un chemin de fer du Dominion. En d'autres termes, une législature provinciale ne peut pas autoriser l'exploitation pas plus que la construction d'un chemin de fer déclaré être à l'avantage du Canada. Il résulte que la ville a obtenu le droit d'utiliser les fonds municipaux pour acquérir le chemin de fer, qu'elle est maintenant propriétaire de l'entreprise, mais qu'elle n'a aucun pouvoir lui permettant l'exploitation de cette franchise du Dominion selon la loi fédérale. Dans un tel cas, les mesures de l'article s'appliquent, et la cité peut exercer son droit d'exploitation avec l'autorisation du ministre des Chemins de fer, pourvu que, à la prochaine session du Parlement du Canada, elle demande la passation d'une loi lui permettant de garder, d'exploiter et d'administrer le chemin de fer.

Comme question de fait, on n'a construit qu'une partie comparativement courte du chemin de fer autorisé en vertu de la constitution, et il me semble qu'on devrait prendre en considération la question du retrait du chemin de fer de la juridiction du Parlement. Le Parlement a pris une attitude analogue dans le cas de la *Montreal Park and Island Railway,* 1-2 George V., c. 115, en vertu duquel cette compagnie fut autorisée à conclure un traité, avec un certain nombre de compagnies à chartes provinciales nommées, pour le transport ou l'affermage, aux dites compagnies ou à quelqu'une d'entre elles, en tout ou en partie, de son entreprise comprenant sa charte, ses contrats, ses franchises, ses droits, ses pouvoirs, ses privilèges, ses exemptions, et aussi les terres, chemins de fer, droits de passage, usines, ateliers, machineries et autre propriété à elle appartenant.

Si la ville adoptait cette suggestion, une législation appropriée lui permettrait d'acquérir le chemin de fer Grand Valley et de l'exploiter en vertu de ses pouvoirs provinciaux actuels sous la surveillance de l'*Ontario Railway and Municipal Board.*

Qu'on me permette d'ajouter que la seule municipalité que je connaisse qui exploite un chemin de fer soumis à la juridiction du gouvernement fédéral est celle de London, bailleresse de la *London and Port Stanley Railway.*

Dans ce cas, pouvoir exprès fut conféré à la ville de " faire, compléter, équiper, exploiter, altérer, maintenir et administrer le chemin de fer," et 4-5 George V, chapitre 96, article 2 et article 5 conféraient à la commission des chemins de fer de London " l'entière administration et le contrôle pour faire, compléter, équiper, exploiter, altérer et maintenir le dit *London and Port Stanley Railway* au titre d'agents de la corporation."

Le commissaire McLean est du même avis.

REQUÊTE DE MLLE GERTRUDE LAKEMAN, DE L'ASPDIN WOMEN'S INSTITUTE, ASPDIN, ONT., AU SUJET DU DANGER QUE PRÉSENTENT CERTAINS PASSAGES À NIVEAU ENTRE ASPDIN ET HUNTSVILLE, ONT., SUR LA VOIE FERRÉE SITUÉE ENTRE STISTED ET STEPHENSON, ONT.

REQUÊTE DU ASHWORTH WOMEN'S INSTITUTE PAR L'ENTREMISE DE MME WM. H. DEMAINS, D'ETWELL, ONT., POUR LA CONSTRUCTION D'UN PASSAGE INFÉRIEUR SOUS LA VOIE FERRÉE, AU LOT 31, À L'ENDROIT CONNU SOUS LE NOM DE " PASSAGE DE L'ÉCOLE UNION " ENTRE LES TOWNSHIPS DE STISTED ET STEPHENSON.

Jugement, M. le commissaire McLean, 5 mars 1915:

Requête est produite par Mlle Gertrude Lakeman, au nom du *Aspdin Women's Institute*, à l'effet d'attirer l'attention sur le prétendu danger qu'offre le passage à

niveau de la voie ferrée du Grand-Tronc entre Aspdin et Huntsville, sur la voie urbaine entre Stisted et Stephenson, dans le district de Muskoka, et de demander qu'inspection soit faite dudit passage. La requête n'indique pas quelle protection on veut obtenir.

Jointe à la requête est une résolution de la municipalité de Chaffey qui approuve l'attitude du *Aspdin Women's Institute* lorsqu'il demande à la compagnie de chemin de fer de construire un passage inférieur. Une résolution analogue de la municipalité de Stisted accompagne aussi la première résolution; de plus, est jointe une résolution de la ville de Huntsville approuvant la requête en faveur de la construction d'un passage inférieur.

Le dossier comprend également une lettre de la secrétaire du *Ashworth Women's Institute* qui demande la construction d'un passage inférieur à l'endroit en question. Dans cette requête, on fait remarquer qu'en venant, du côté nord de Stisted, on ne peut voir la voie ferrée dans la direction du sud et que les trains apparaissent très soudainement à la vue quand les personnes sont près du chemin de fer.

Dans sa réponse, la compagnie de chemin de fer déclare qu'un passage inférieur à cet endroit coûterait environ $4,000 et elle est d'avis que cette dépense n'est pas nécessaire, car, dit-elle, on pourrait obtenir toute la protection voulue en abattant quelques arbres à l'angle nord-est.

Le passage à niveau est sur la voie urbaine entre Stephenson et Stisted. A cet endroit la voie urbaine s'étend inégalement à l'est et à l'ouest. La voie latérale, située entre les lots 30 et 31, s'étend au nord et au sud et vient se joindre à la voie urbaine. Elle ne continue pas cependant au delà de l'emplacement de la voie urbaine. A un point nord de l'emplacement de la voie et adjacent à la maison d'école, le trafic de la voie latérale est diverti sur la voie urbaine puis il continue dans la direction de l'est jusqu'au passage à niveau de la voie urbaine. Au sud de la voie ferrée, le trafic est de nouveau diverti vers l'ouest, de la voie urbaine à la voie latérale. Le croisement de la voie urbaine est oblique. Le tracé du chemin de fer croise la voie urbaine à un endroit élevé. Le niveau de la voie ferrée est d'environ 10 pieds plus élevé que celui du terrain avoisinant sur le côté est de l'emplacement de la voie, et est d'environ 20 pieds plus élevé que le niveau du terrain avoisinant sur le côté ouest.

La question a été étudiée sur le terrain même, tant par les ingénieurs de la Commission que par ses préposés au service d'exploitation, et il appert qu'en faisant certaines améliorations à la pente des approches et qu'en apportant certains accessoires non définis encore, on réglerait convenablement la situation. Les pentes aux approches ne répondent pas aux exigences officielles de la Commission qui sont de 1 dans 20; elles ne sont, en somme, qu'environ 1 dans 15. En approchant de la voie urbaine par le côté ouest, on aperçoit sur le côté nord du droit de passage un talus qui est d'environ 4 pieds plus bas que le niveau de la voie. Ce talus est situé approximativement à 800 pieds à l'ouest du passage à niveau. A l'ouest de ce talus, il n'y a rien qui puisse empêcher de voir les trains qui approchent.

Du talus, on voit très bien le passage à niveau. A 300 pieds à l'ouest du passage à niveau, on peut voir les trains qui sont à 200 pieds à l'est de ce même passage; et si l'on regarde en arrière de ce point, on peut apercevoir à 1,200 pieds les trains venant de l'ouest. On devrait noter, naturellement, que le touriste voyage généralement dans la même direction qu'un train venant de l'ouest et qu'il approche de la voie à un angle qui l'empêche de bien voir les trains venant de l'ouest.

La voie latérale dont nous avons déjà parlé, approchant du passage par le nord, est située comme suit: l'angle sud-ouest du croisement entre la voie urbaine et la voie latérale ne peut être vu à cause de quelques touffes d'arbres. Lorsque le voyageur est en deçà de 200 pieds du passage à niveau, il a sous les yeux, en regardant dans la direction de l'ouest, un espace de terrain long d'environ 1,200 pieds. A l'angle sud-est où se trouve la maison d'école, il y a également quelques touffes d'arbres qui, cependant, ne sont pas assez hautes pour obstruer la vue au même point qu'à l'angle sud-ouest; ainsi, d'un point situé approximativement à 200 pieds du passage à niveau, le voyageur peut voir à 2,000 pieds à peu près, un train venant de l'est.

Comme on l'a indiqué, la voie urbaine s'étend inégalement à l'est et à l'ouest. Aux abords du passage à niveau de la voie urbaine en venant de l'est, il y a, à une distance d'environ 400 pieds dudit passage, une maison située sur le côté nord du chemin; de cette maison on peut voir à environ un demi-mille dans la direction nord-est; et à un endroit éloigné d'environ 300 pieds du passage à niveau, on peut voir à une distance d'environ trois quarts de mille dans la même direction.

Si l'on regarde dans la direction sud-ouest, le long de la voie ferrée, on peut voir, à n'importe quel point en deçà de 500 pieds du passage, à une distance d'environ un demi-mille.

Comme on l'a fait remarquer, les obstacles qui obstruent la vue sont le talus, dont on a parlé, et les arbres qui sont aux angles sud-est et sud-ouest du croisement de la voie latérale avec la voie urbaine.

Tel qu'indiqué déjà, le passage n'a pas d'approches construites sur des pentes conformes aux règlements officiels de la commission. Ces approches devront être construites selon les exigences officielles de la commission, c'est-à-dire, avec une pente de 5 pour 100; on devra avoir terminé ce travail vers le 15 juin. Ainsi que le requièrent les règlements officiels de la commission, on devra porter les approches à 20 pieds de largeur; on devra avoir terminé également ce travail vers le 15 juin. A la même date on devra s'être soumis aux règlements officiels de la commission en ce qui concerne le clôturage.

A l'angle sud-est du croisement de la voie latérale avec la voie urbaine, se trouvent quelques petits arbres le long de l'emplacement de la voie; la compagnie de chemin de fer a entrepris de les enlever. Sur le lot où se trouve la maison d'école on remarque quelques petits arbres très près de la voie; si la municipalité les coupe, la vue n'en sera que meilleure.

On a parlé du talus situé à l'ouest du croisement de la voie latérale avec la voie urbaine. En donnant aux approches une pente de 5 pour 100, la compagnie de chemin de fer se servira de la terre de ce talus, améliorant ainsi la vue à ce point-là. Cela baissera le talus d'au moins deux pieds et permettra à la vue de s'étendre sur une distance d'au moins 200 pieds.

L'une des raisons d'être de la plainte est que dans l'état actuel des approches, les personnes qui viennent d'un côté de la voie ne peuvent pas voir celles qui viennent de l'autre côté. A ce sujet, on peut dire que le fait d'améliorer les pentes des approches aura pour effet qu'une personne venant d'un côté, quand elle sera en deçà de 100 pieds du passage à niveau, pourra voir une autre personne, venant du côté opposé, qui est à un point en deçà de 100 pieds; c'est-à-dire, qu'on pourra voir partout à 200 pieds des approches.

On a fortement insisté auprès de la Commission afin d'obtenir la construction d'un passage inférieur ou tunnel à cet endroit, les requérants ayant pris en considération l'élévation de l'emplacement de la voie. En réponse, la compagnie de chemin de fer a déclaré qu'il n'y avait eu aucun accident à l'endroit en question; les requérants répliquent que l'absence d'accident n'est pas un motif en vertu duquel on doive mesurer la nécessité de protection. Les requérants sont assez justifiables de dire cela; la commission, naturellement, n'a jamais refusé de traiter de la protection à apporter à un passage à niveau sous prétexte qu'à l'endroit en question il n'y avait eu aucun accident fatal.

Cependant, la Commission doit considérer le cas à un point de vue général. Il faut reconnaître que le trafic à cet endroit n'est pas considérable; on admet que la colonie est clair-semée.

La Commission, en traitant d'une requête du Board of Trade de Georgetown au sujet de la construction d'un tunnel dans un endroit où, sur la question de l'élévation de l'emplacement de la voie, la séparation des pentes pouvait s'effectuer dans des conditions même plus favorables que celles dont on parle dans la présente requête, s'est ainsi prononcée:

> " Il serait non seulement dans l'intérêt public mais très agréable à la Commission si la chose était possible, de régler d'un seul coup, la question de tous

les passages à niveau qui existent, soit en les éliminant ou en les protégeant; mais il ne s'agit pas de cela. La Commission doit, en toute équité, prendre en considération l'habileté non seulement de la municipalité, mais aussi de la compagnie de chemin de fer à contribuer au coût de ces mesures de protection; et elle doit, par conséquent, lorsqu'elle traite de ces passages à niveau, étudier d'abord les plus dangereux. Bien qu'on puisse différer d'opinion, il me semble qu'on devrait étudier d'abord la question des passages à niveau où le trafic est le plus considérable."

Ce qu'on a dit alors s'applique ici, et tout ce qu'il est justifiable pour la commission de faire maintenant est de voir à ce que les améliorations préconisées dans la présente ordonnance soient effectuées.

Le commissaire en chef Drayton et le commissaire Goodeve sont du même avis.

Requête de la Esquimalt and Nanaïmo Railway Company à l'effet d'obtenir l'autorisation de rappeler le chef de gare de Cowichan, C.-B.

Jugement, commissaire en chef Drayton, 11 mars 1915.

C'est vrai que les recettes à cette gare sont au-dessous de la somme requise en vertu d'une ordonnance générale de la Commission pour la nomination et le maintien d'un chef de gare; aussi, à première vue, il semble qu'on devrait répondre affirmativement à la requête de la compagnie. Cependant, une analyse des chiffres permet de se rendre compte que le trafic des voyageurs est démesurément considérable, qu'il s'élève à 42 pour 100 des revenus, ce qui est énorme, bien qu'au-dessous des exigences ordinaires; le chiffre d'affaire par messageries s'élève à 14 pour 100, le fret se chiffre en tout à 44 pour 100 et ce commerce est en grande partie un commerce de colis.

Pour ces motifs, un chef de gare est de beaucoup plus nécessaire ici pour la direction convenable du trafic, qu'à plusieurs stations où les recettes sont plus considérables, où les marchandises arrivent, en grande partie, par wagons remplis.

Je suis d'avis que la requête devrait être renvoyée.

Le commissaire Goodeve est de la même opinion.

Canadian China Clay Company *v.* Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, *et al.*

Jugement, commissaire en chef Drayton, 15 mars 1915.

Ceci est une plainte portée par la *Canadian China Clay Company, Limited,* au sujet des taux exigés pour le transport de l'argile, des usines de la compagnie à Huberdeau, dans la province de Québec, et terminus de l'embranchement de Montfort de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern. La distance, de Montréal, est de 105 milles.

La cause fut inscrite pour audition à Montréal le 29 janvier 1915, mais on n'en arriva à aucune conclusion, laissant aux compagnies intéressées de chemins de fer la facultés de soumettre des taux communs que ces compagnies se proposaient de soumettre, ou de faire toute suggestion qu'elles jugeraient à propos sur la question des tarifs.

La position des requérants est parfaitement claire. Ils disent que le coût de production est relativement élevé puisqu'ils sont obligés de payer $2 de gages par jour de neuf heures de travail, alors que l'argile à laquelle ils ont à faire concurrence est minée à Cornwall à raison d'un salaire de vingt schellings par semaine; que les conditions climatériques en Angleterre permettent à l'homme de travailler au dehors pendant toute l'année alors qu'au Canada elles sont telles que l'exploitation doit se faire dans des bâtiments qu'il faut nécessairement chauffer; que les requérants subissent des pertes considérables par suite de l'emploi d'hommes qui ne sont pas initiés à la

nouvelle industrie, alors que le producteur de Cornwall a, à sa disposition, un nombre illimité d'hommes, plus ou moins expérimentés dans le travail des argiles.

En ce qui a trait à ces diverses considérations, la Commission ne peut donner d'effet à aucune d'entre elles, autant qu'elles se rapportent à quelque question de tarif. On a soutenu, de temps à autre, que les commissions chargées de fixer des taux, n'ont pas le droit de tenter d'uniformiser les conditions géographiques, climatériques ou économiques. Elles ont simplement et exclusivement à s'occuper de la question de savoir si le taux qu'une compagnie de chemin de fer cherche à percevoir pour un transport accordé est raisonnable; elles n'ont pas à voir comment ce tarif est fait ni quand il est imposable.

Les requérants font également remarquer que le coût d'exploitation est encore augmenté par le fait que leurs mines sont à sept milles de la voie du chemin de fer, ce qui nécessite un long camionnage, dans des chemins raboteux et escarpés. Si le rendement est suffisant, il est manifeste que le meilleur moyen de rompre cette difficulté est de construire une voie industrielle. Ceci, nous le répétons, n'est pas un facteur que la commission a le droit de prendre en considération.

L'argile de Cornwall, destinée au Canada et livrable dans les ports canadiens, est déchargée à Montréal. Elle est, de là, expédiée, en vertu de connaissements directs et à un taux direct, jusqu'au point de destination. Le tarif exigé par la compagnie de chemin de fer représente en réalité sa proportion du taux direct à partir du port anglais d'expédition.

Les requérants prétendent que les taux pour l'importation de Montréal, de l'argile anglaise, ne devraient pas être plus bas que ceux que l'on impose sur l'argile provenant de Huberdeau et envoyée dans des endroits semblables.

Sans traiter spécialement de ce cas en particulier mais du principe général, on peut dire que si la Commission allait adopter le principe que le taux d'importation par voie ferrée, pratiquement une proportion du taux direct, ne pouvait jamais être plus bas que le taux local, il en résulterait un sérieux déplacement dans les affaires. Toute la question se rattache à la concurrence. Tout changement dans le taux cédulé qui augmenterait les taux d'importations sur les chemins de fer, ces derniers représentant une partie du mouvement direct, signifierait tout simplement que les affaires faites aujourd'hui dans un port canadien seraient transportées à New-York ou tout autre port des Etats-Unis à moins que les compagnies américaines de chemins de fer ne fassent la même augmentation.

Il n'est pas nécessaire, cependant, pour disposer de ce cas, de traiter d'aucune façon la question d'importation à Montréal, à cause des taux que les compagnies de chemins de fer ont volontairement consenti à imposer sur les marchandises provenant de Huberdeau.

La requête de la compagnie est, comme on l'a dit, que les taux de Huberdeau aux endroits situés à l'ouest soient les mêmes que les taux de Montréal; mais Huberdeau est de 60 ou 80 milles plus éloigné que Montréal de la majorité de ces endroits de l'ouest. Il faut ajouter à cela que la plupart des endroits que les requérants désirent atteindre sont situés soit sur la voie du Grand-Tronc, soit sur celle du Pacifique-Canadien.

C'est élémentaire, là où il faut employer deux voies au lieu d'une, le taux est plus élevé. Le coût est plus élevé, parce qu'il y a double tenue de livres et, en plus, le coût du transbordement.

De Montréal à l'endroit le plus rapproché dont il soit question, c'est-à-dire Cornwall, Ont., la distance n'est que de 68 milles; de Huberdeau, elle est de 148 milles. Les compagnies de chemins de fer offrent de faire le transport pour 10½ cents, alors que le taux d'importation de Montréal est de 8 cents. Il est clair que le taux de 10½ cents est, relativement, le plus bas.

En ce qui concerne les autres stations, la situation est la suivante:—

À	Importation spéciale de Montréal.	Taux actuels de Huberdeau.	Taux actuellement concédés.	Taux de Huberdeau, basés sur ceux de Montréal indépendamment du transfer ou du coût des deux autres voies.
Campbellford	11	15	14	14½
Port-Hope	11	15	14	13
Toronto	11	15¾	14	13
Hamilton	11	15¾	15	13½
Dundas	11	15¾	15	13½
Georgetown	11	15¾	15	13½
St. Catharines	11	16½	15	13
Merritton	11	16½	15	13
Niagara-Falls	11	16½	15	13
Espanola	15	22½	19	15½
Sault Ste-Marie	15	24¾	19	15½

Cela serait, nous en convenons, bien agréable de pouvoir aider à l'industrie en développant celle de la poterie au Canada; mais c'est impossible, dans ces circonstances, pour la commission, d'ordonner des taux plus bas que ceux que les compagnies de chemins de fer ont actuellement concédés.

Le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean sont du même avis.

REQUÊTE DU CONSEIL MUNICIPAL DE TRENTON, EN FAVEUR D'UN SERVICE D'ÉCHANGE MUTUEL ENTRE LES COMPAGNIES CANADIAN-NORTHERN ET PACIFIQUE-CANADIEN À TRENTON.

Jugement, sous-commissaire en chef Scott, 19 mars 1915:

Lorsque cette requête fut originairement produite, le conseil municipal demandait un service d'échange entre le Canadian-Northern, le Pacifique-Canadien de même que le Grand-Tronc. La question ayant été portée à l'attention des compagnies de chemins de fer, la compagnie du Grand-Tronc, par une lettre de son avocat général, M. Chisholm, avisa la commission le 10 octobre 1914, qu'elle avait entrepris de modifier son tarif d'aiguillage afin d'établir un service d'échange entre cette compagnie et celle du Canadian-Northern, à Trenton.

En ce qui concerne l'aiguillage en commun entre le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien, la commission envoya M. Brown, préposé au trafic, à Toronto, afin qu'il fît rapport relativement à l'état du trafic et afin de voir s'il y avait nécessité d'un aiguillage en commun. M. Brown, dans son rapport en date du 11 novembre, déclare:—

"Je suis d'avis que dans les années ordinaires, il devrait y avoir un échange de 800 à 1,000 wagons par année, et je pense qu'un aiguillage en commun est de nécessité publique."

Copies de ces rapports furent envoyées aux compagnies de chemins de fer intéressées.

Lorsque la commission a siégé le 2 mars, elle a annoncé qu'il devrait y avoir aiguillage en commun à Trenton entre le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern et que l'emplacement des voies de raccordement était réservé. La question fut soumise à M. Simmons, sous-ingénieur de la commission, qui a fait l'inspection du lieu et qui recommande que l'échange soit placé à l'ouest du pont du Pacifique-Canadien

qui passe au-dessus de la rue Ontario et qui relie la voie commerciale du Pacifique-Canadien avec la cour et la voie de remisage du Canadian-Northern dans les environs de la jonction des rues Sophia et Ontario. On enverra aux compagnies de chemins de fer un croquis préparé par M. Simmons qui montre le projet. La commission adopte la recommandation de M. Simmons en ce qui concerne l'emplacement de l'aiguillage en commun.

Les travaux devraient être exécutés par la compagnie du Pacifique-Canadien à ses frais exclusifs vu que, par le caractère interchangeable du trafic, ces travaux lui donneront accès à quantité d'industries actuellement desservies par le Canadian-Northern. Il ne se trouvera pas, ou presque pas d'avantages en retour pour cette dernière compagnie du fait de cette situation. Toutfois le conseil est convaincu que le caractère interchangeable du trafic est nécessaire pour le bien public. Le Pacifique-Canadien devrait soumettre des plans au sujet des voies de trafic interchangeable pour les faire viser et approuver par l'ingénieur du conseil, et ce dans les 30 jours, et les voies de trafic interchangeable devraient être posées dans les 30 jours après l'approbation des plans.

Une ordonnance devrait être émise en conséquence.

Le commissaire Goodeve partageait cette opinion.

PLAINTE FAITE AU SUJET DU SERVICE INADÉQUAT SUR LE CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN, DE TRENTON À KINMOUNT-JUNCTION.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, le 19 mars 1915:

On a récemment porté des plaintes au sujet du service inadéquat sur la ligne du Canadian-Northern qui va vers le nord en partant de Trenton pour se rendre à Kinmount-Junction. Ces plaintes sont venues de Maynooth, Trenton, du conseil municipal du comté de Hastings, de Bird's-Creek, Hyba, Coe-Hill, Gooderham et Lindsay.

D'après l'ancien horaire, un train qui quittait Trenton pour se rendre à Maynooth, soit une distance de 101 milles, à 7.15 heures a.m., arrivait à Maynooth à 12.15 heures p.m. Le train repartait de Maynooth à 1.05 heure p.m., pour arriver à Trenton à 5.30 heures p.m.

Outre ce service de voyageurs, il existait un service quotidien de marchandises. Il existait en sus un train mixte qui allait de Trenton à Coe-Hill, soit une distance de 72 milles. Le train devait quitter Trenton à 1.45 heure p.m. et arriver à Coe-Hill à 5.45 heures p.m. Le matin, le même train devait quitter Coe-Hill à 6.30 a.m. pour arriver à Trenton à 10.05 heures a.m. Un train quotidien mixte circulait aussi entre Bancroft et Kinmount, soit une distance de 53½ milles. Le train quittait Bancroft à 10 heures a.m. et arrivait à Kinmount-Junction à 2 heures p.m. et, au retour, quittait Kinmount à 3 heures p.m. pour arriver à Bancroft à 6.30 heures p.m. Ce service a été complètement changé en vertu du nouvel horaire qui a donné lieu aux plaintes. Le service direct de Trenton à Maynooth disparaît absolument. En son lieu et place on donne un service entre Trenton et Bancroft, soit une distance de 86 milles. Ce train est non seulement mixte, mais il est même assigné au transport des colis. En vertu du dernier horaire ce train quitte Trenton à 7.15 heures a.m. et arrive à Bancroft à 2 heures p.m. Pour le trafic du sud un autre train mixte quitte Bancroft à 10 heures a.m. et arrive à Trenton à 5.30 heures p.m. Le voyage de Bancroft à Maynoth consiste actuellement en un service mixte de trois jours par semaine, et le train quitte Bancroft à 6 heures a.m. pour arriver à Bancroft à 9 heures a.m.

Le service de Coe-Hill est maintenu tel que dans le passé avec cette exception que le train quotidien se trouve lui aussi à s'acquitter du trafic local (colis). Le train quitte Trenton à la même heure qu'auparavant mais il arrive à Coe-Hill à 7 heures p.m. au lieu d'arriver à 6.30 heures. Le service quotidien de Kinmount n'existe plus. On l'a remplacé par un service de trains mixtes qui circulent trois jours par semaine sans qu'il y ait de changement dans l'ancien horaire. Il n'existait pas de raison pour un tel

changement dans ce cas-ci vu que le train de Kinmount s'acquittait toujours du trafic local (colis).

Malgré tout le désir que j'ai de me rendre agréable à la compagnie à cause de l'état de dépression des finances, je suis d'avis que le nouvel horaire comporte un service de trains absolument inadéquat et qu'il a été préparé sans égards aucuns aux exigences du district que la compagnie est censée desservir, et ce, même en me plaçant au point de vue de la dépression des affaires.

Pour ce qui est du service entre Trenton et Bancroft, on ne saurait se plaindre raisonnablement de ce qu'on l'ait réduit à un service mixte pourvu que ce changement comporte un horaire satisfaisant. Il me semble toutefois que l'on doive s'objecter avec force à ce que ce train se charge du trafic local (colis) sur une étendue de cette importance en sus du trafic provenant des gares établies sur ce parcours.

Bien que les heures aient été retardées de telle sorte qu'un train qui arrivait auparavant à Maynooth à 12.15 heures n'atteigne Bancroft (à 15 milles en deçà de Maynooth) à 2 heures p.m., l'horaire n'est pas suivi avec exactitude. L'enquête conduite par la commission montre que pendant 12 jours consécutifs le train ne s'est conformé à l'horaire qu'une seule fois. Nous devons avouer en toute justice que pour une journée cependant, le 2 février, le service a manqué complètement à cause d'une tempête. La veille de la tempête, toutefois, le train a été en retard une heure et sept minutes; le 4 février, premier jour de la reprise du service après la tempête, a été le seul jour où le train est arrivé à l'heure, cependant que le 5 février il s'est trouvé en retard d'une heure et quinze minutes. Le service de Bancroft à Maynooth ne semble pas avoir été créé de façon à répondre aux besoins de qui que ce soit, car, bien que le trajet soit court, il est arrangé de telle sorte que personne ne peut quitter Trenton pour se rendre à Maynooth sans avoir à passer la nuit à Bancroft; et il suit naturellement que le voyageur doit avoir à ne pas arriver à Bancroft le jour du départ du train de Maynooth, car alors il se verra dans l'obligation de passer un jour de plus en voyage dans chaque cas. Pareillement aucun voyageur ne peut quitter Kinmount pour se rendre à Maynooth sans avoir à séjourner à Bancroft. A Kinmount le raccordement se fait avec le Grand-Tronc, et le service sur cette ligne particulière se trouve de ce fait plus important qu'il ne serait autrement, vu que cet embranchement n'a que 35 milles.

Ces délais que le service local (colis) a causés au sujet du train qui se rend à Bancroft se répètent sur le train qui va à Coe-Hill. D'après le nouvel horaire le train doit arriver à Coe-Hill à 7 heures p.m.

Le tableau suivant parle par lui-même:—

Le 8 février, arrivée à 11.00 heures p.m.
Le 9 février, arrivée à 11.30 heures p.m.
Le 10 février, arrivée à 7.15 heures p.m.
Le 11 février, arrivée à 10.30 heures p.m.
Le 12 février, arrivée à 10.05 heures p.m.
Le 13 février, arrivée à 11.00 heures p.m.

Ce changement ne pouvait jamais se faire en vue de l'accommodation de qui que ce soit. La seule excuse qu'on puisse lui donner se base sur une question d'économie et de diminution du nombre de voyageurs.

La compagnie, pour expliquer son attitude, déclare que, pour le trajet de Trenton à Bancroft et à Maynooth, et avant le changement de l'horaire, le train de voyageurs ne rapporta par mille que 34 cents au lieu de 48 cents qui était l'ancien chiffre d'affaires.

Il est hors de tout doute que si la question devait être étudiée seulement au point de vue des revenus assurés par les voyageurs, il deviendrait difficile d'ordonner une amélioration du service. Dans les circonstances particulières du cas qui nous occupe, je suis d'avis que s'il est impossible de se placer à ce point de vue. Tandis que le nombre des voyageurs a diminué, les lignes dont il est ici question ont vu leurs revenus de fret augmenter sérieusement, ce qui a plus que compensé les pertes du service de

voyageurs. Il est absolument nécessaire d'assurer un service raisonnable de voyageurs pour accommoder les intérêts de cette section, intérêts qui sont arrivés à augmenter le chiffre du transport de marchandises au profit de la compagnie.

On ne peut pas dire que l'horaire actuel tienne le moindrement compte de ce chiffre d'affaires ou de l'accommodation du public voyageur. Cependant dans les circonstances présentes, je suis d'avis que tout ce que l'on pourrait exiger serait que la compagnie revint à l'ancien système assurant un train de voyageurs de Trenton à Bancroft et à Maynooth, trois jours par semaine avec les heures de l'ancien horaire.

Après étude du chiffre d'affaires, il semble que le public serait mieux accommodé par un service de trains de voyageurs circulant trois jours par semaine, soit le lundi, le mercredi et le vendredi de chaque semaine. Quant au service des mardis, jeudis et samedis, la compagnie peut continuer son service actuel.

Quant au service entre Trenton et Coe-Hill, l'ancien service se bornait à un train mixte. Avec le service actuel, cependant, la durée du trajet a été augmentée d'une heure pour l'ouest et d'une heure et quinze minutes pour l'est, ce qui arrive à constituer un voyage de cinq heures et quart dans la direction du nord (soit une distance de 72 milles), et un voyage de quatre heures et demi dans la direction du sud.

Il ne semble pas qu'il y ait de raison pour que ce service ne suive pas l'ancien horaire, et une ordonnance devrait être émise dans ce sens.

Il reste à étudier la plainte qui vise le changement d'horaire en vigueur entre Bancroft et Kinmount-Junction. Cette partie de la ligne a toujours été soumise à un régime particulier. Elle rejoint à l'ouest la ligne du Grand-Tronc à Kinmount-Junction et dans l'est la ligne Maynooth et Trenton à Bancroft.

La ligne a été exploitée de façon à se relier au Grand-Tronc; cependant on n'a pas fait de liaison à Bancroft avec le train de Trenton, ce qui fait que les voyageurs venant du sud de Bancroft, sur la ligne Maynooth-Trenton, ont dû passer la nuit à Bancroft avant que de reprendre le train pour atteindre Kinmount-Junction. Vu cette absence de liaison, un voyageur venant d'un endroit quelconque au sud de Bancroft et qui désire se rendre à certains endroits situés sur l'embranchement Kinmount-Lindsay de la ligne du Grand-Tronc, ou sur l'embranchement Bancroft-Kinmount de la ligne du Canadian-Northern, se verrait dans l'obligation de séjourner à Bancroft jusqu'au mercredi suivant. Cependant le trafic qui se fait dans cette direction semble être très peu important, le mouvement du public voyageur allant de la ligne du Grand-Tronc à la ligne du Canadian-Northern à partir de Kinmount-Junction, et passant par Bancroft pour prendre la direction du sud. J'ai tout d'abord cru que la durée du trajet devrait être changée de façon qu'il fût possible de faire une liaison à Bancroft avec le train allant à Kinmount-Junction, mais, d'après le rapport de l'inspecteur, il semble que ce changement ne remédierait que peu ou point à la situation. Cependant, comme ce service se rattache très étroitement au service du Grand-Tronc sur la ligne Lindsay-Kinmount, service quotidien, et comme je trouve qu'il ne se produit pas une économie réelle du fait du changement du service antérieur quotidien en faveur d'un service de trois jours par semaine, à cause de ce fait que les équipes de trains de cette division de la ligne du Canadian-Northern sont payées au mois au lieu de l'être à la course, je suis d'avis que l'ancien service devrait être repris. Depuis que les raisons ci-haut mentionnés ont été inscrites au jugement, nous avons reçu de M. Fritch les remarques suivantes:—

> "A cause de la dépression des affaires, nous avons dû faire disparaître le service de voyageurs et lui substituer un service de trains mixtes quotidien entre Trenton et Bancroft, et comme il se trouve que le chiffre des recettes est minime entre Bancroft et Maynooth, nous avons substitué un service de trois jours par semaine à l'ancien service quotidien de voyageurs.
>
> "Le chiffre des recettes sur les lignes de l'Ontario pour le mois de janvier accuse un déficit de $24,510.51. Nos recettes brutes ont été de $123,106.07, nos frais d'exploitation, de $147,616.58, ce qui donne une diminution de revenus d'exploitation de $24,510.51.

"Je demande que, vu l'état défavorable des recettes, nous ne soyons pas tenus de donner un service de trains qui aurait pour résultat de causer des pertes encore plus sensibles.

"Le public a raison de critiqué notre service original mixte entre Trenton et Bancroft à cause de ce fait que les employés locaux ne se sont pas acquittés de leur travail comme ils avaient reçu instruction de le faire, mais au cours des deux dernières semaines nous avons partagé le travail sur ces trains mixtes, et ces trains sont à peu près réguliers dans leurs arrivés, c'est pourquoi la cause première des plaintes se trouve de ce fait à disparaître.

"Je vous prierais respectueusement de faire acte d'indulgence pour le reste du mois de mars et de nous permettre de continuer le service actuel, et si, à la fin de ce mois, on est en mesure de prouver que nous ne donnons pas un service raisonnable, nous en viendrons au service de voyageurs de trois jours par semaine; mais je crois sincèrement que, à l'heure actuelle, nous donnons un service aussi bon qu'on est en droit d'attendre vu la somme du trafic de ces lignes."

Il se trouve donc qu'il n'y aurait lieu à aucune injustice au cas où nous ferions faire une autre inspection.

Au cours de son dernier rapport, l'inspecteur du conseil dit:—

"En réponse à votre demande, je désire vous faire savoir que j'ai fait un autre voyage d'inspection et d'enquête pour me rendre compte des changements opérés par la compagnie depuis la date de mon dernier rapport, et je trouve que, pour ce qui est de la division de l'Ontario Central, le seul changement qui ait été fait l'a été au sujet du train n° 63, de Trenton à Coe-Hill. Le service de ce train a été quelque peu partagé entre le train n° 63 et le train n° 61, train mixte de Bancroft, le train mixte de Bancroft s'acquittant d'une partie du travail d'aiguillage et du service local entre Trenton et Ormsby-Junction, ce qui permet au train n° 63 d'arriver à Coe-Hill à peu près à l'heure à laquelle il est censé arriver. Ci-suit un état emprunté à la feuille des départs à Trenton et indiquant l'heure d'arrivée du train n° 63 du premier au 16 mars inclusivement:—

1er	mars,	arrivée à	Coe-Hill:	7.00 p.m., à temps.
2	"	"	"	7.20 p.m., 20 minutes en retard.
3	"	"	"	7.00 p.m., à temps.
4	"	"	"	7.10 p.m., 10 minutes en retard.
5	"	"	"	7.00 p.m., à temps.
6	"	"	"	7.45 p.m., 45 minutes en retard.
8	"	"	"	7.30 p.m., 30 minutes en retard.
9	"	"	"	7.05 p.m., 5 minutes en retard.
10	"	"	"	8.45 p.m., 1 heure et 45 minutes en retard.
11	"	"	"	7.15 p.m., 15 minutes en retard.
12	"	"	"	7.00 p.m., à temps.
13	"	"	"	7.05 p.m., 5 minutes en retard.
15	"	"	"	7.00 p.m., à temps.
16	"	"	"	7.00 p.m., à temps.

"Nous trouvons ici une certaine améliorations au sujet du train de Coe-Hill, mais le train n° 61, train mixte de Bancroft, qui s'acquitte d'une partie du service du train de Coe-Hill, n'arrive pas à temps à Bencroft, comme il

devrait le faire. Ci-suit un tableau qui indique l'heure d'arrivée du train n° 61 à Bancroft, du premier au 16 mars inclusivement:—

1er mars, arrivée à Bancroft:	2.20 p.m.,	20 minutes en retard.
2 " " "	5.00 p.m.,	3 heures en retard.
3 " " "	2.00 p.m.,	à temps.
4 " " "	2.05 p.m.,	5 minutes en retard.
5 " " "	2.00 p.m.,	à temps.
6 " " "	2.30 p.m.,	30 minutes en retard.
8 " " "	2.05 p.m.,	5 minutes en retard.
9 " " "	4.00 p.m.,	2 heures en retard.
10 " " "	4.00 p.m.,	2 heures en retard.
11 " " "	3.15 p.m.,	1 heure 12 15 minutes en retard.
12 " " "	2.20 p.m.,	20 minutes en retard.
13 " " "	5.30 p.m.,	3½ heures en retard.
15 " " "	2.20 p.m.,	20 minutes en retard.
16 " " "	3.00 p.m.,	1 heure en retard.

"Vous pouvez vous rendre compte par ces chiffres que le partage du travail du train n° 63, train de Coe-Hill, entre Trenton et Ormsby-Junction, a amené un retard encore plus prononcé de la part du train de Bancroft n° 61. C'est pourquoi je n'arrive pas à comprendre qu'il se soit produit d'amélioration en quoi que ce soit et c'est là le seul point où il se soit produit un changement. La situation est la même entre Bancroft et Maynooth.

"Mercredi, le 17 mars, j'ai quitté Bancroft sur le train n° 62, train mixte, pour me rendre à Trenton, et je dois dire que, pour ce qui est de ce train, le service défectueux du fait qu'il prend tout le temps entre 10 heures a.m. et 5.30 heures p.m. pour couvrir la distance de 80 milles. Ce train a dû attendre à presque toutes les stations entre Bancroft et Trenton pour être en règle. Le train n° 62 a pu quitter Bancroft à la même heure, 10 heures a.m., et arriver à Trenton à 4.30 heures ou 4 heures p.m., car le train n° 62 ne fait aucun aiguillage dans son trajet dans la direction du sud. Il se contente de faire le service de voyageurs et du transport de transit."

Je ne vois aucune raison pour laquelle on ferait des changements pour donner suite à la dernière demande. Bien qu'il soit exact que le service sur les trains de l'Ontario indiquent un déficit, comme on le fait voir, ce déficit est le résultat du service de lignes dont on peut à peine dire qu'elles ont dépassé le stage de construction. Les rapports ne constituent pas une indication juste de la somme de revenus dans l'Ontario, et on devrait montrer que, s'il s'est produit une diminution dans le revenu du service de voyageurs sur la ligne Trenton-Maynooth et Bancroft au cours de la période dont il est question, diminution qui se chiffre à $1,196, il est notoire qu'il s'est produit une augmentation, dans le revenu du transport de marchandises, de $7,062, ce qui a amené une augmentation nette de $5,866 pour cette ligne en janvier. Dans l'état de choses actuel, cette constatation est unique. Il est bien évident que, quelles que soient les conditions dans les autres parties du système du Canadian-Northern dans l'Ontario, la ligne dont nous nous occupons ne peut en droit porter les conséquences du fâcheux état du revenu du trafic dans le pays.

Le commissaire McLean est de cet avis.

DEMANDE DE LA PART DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CAMPBELLFORD, LAKE ONTARIO & WESTERN À L'EFFET DE CHANGER L'EMPLACEMENT DE SA VOIE DE CHARGEMENT, À TRENTON, ONT.

Jugement, sous-commissaire en chef SCOTT, le 19 mars 1915:

En vertu de l'ordonnance n° 21971, en date du 9 juin 1914, le conseil a approuvé la construction de l'embranchement commercial de la rue Ontario, à Trenton, de la

Compagnie de chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario & Western* (P.-C.). Les requérants demandent actuellement que l'emplacement de l'embranchement, là où il traverse le tunnel qui fait passer la rue Ontario sous les voies de sa ligne principale, soit changé de façon que les voies actuelles du Canadian-Northern qui traversent le tunnel puissent être exploitées sur un parcours peu étendu de façon à assurer l'existence d'une voie sur la rue Ontario au lieu de deux voies à travers le tunnel. Avant que l'on émît l'ordonnance qui approuvait l'embranchement C.L.O. & W., sur la rue Ontario, le conseil a visité l'emplacement en jeu et s'est rendu compte que, si l'on couvre de planches l'espace compris entre les voies, les lignes des deux compagnies de chemins de fer se trouvaient en mesure de passer dans le tunnel, et ce sans nuire à son utilité pour les fins du trafic des voitures. Il apparaît que l'objet de la C.L.O. & W., en demandant de se servir des voies du Canadian-Northern, est de lui permettre d'avoir accès, à la propriété de la *Canadian Creosote* en se servant des voies du Canadian-Northern qui, à l'heure actuelle, desservent le territoire de la compagnie Canadian Creosote. Cette demande rencontre l'opposition irréductible du Canadian-Northern.

Le conseil a décidé qu'il devrait y avoir usage mutuel des voies du Canadian-Northern et de la C.L.O. & W. à Trenton. On prétend que le changement que demande la C.L.O. & W., à Trenton, permettrait aux deux compagnies de faire un usage mutuel de leurs voies. Sur l'avis de son ingénieur, le conseil a décidé que l'usage mutuel par les deux compagnies devrait se faire à un endroit situé à une certaine distance au nord-ouest du tunnel et dans le voisinage de l'intersection des rues Sophia et Ontario.

Le conseil s'oppose à ce que l'une des deux compagnies de chemins de fer se serve des voies de l'autre compagnie, à moins que l'intérêt public ne rende cet usage absolument nécessaire. L'usage mutuel à Trenton peut se faire sans que les voies du Canadian-Northern ne soient exploitées par la C.L.O. & W.

S'il doit y avoir usage mutuel à Trenton, les voitures du Pacifique-Canadien qui se rendent sur la propriété de la compagnie Canadian Creosote ou qui en reviennent, peuvent être aiguillées réciproquement par la Canadian-Northern. Il n'existe donc pas de nécessité pour que se fasse le changement demandé, au sujet de l'embranchement commercial, par le Pacifique-Canadien, et je suis d'avis que la demande doit être repoussée.

Le commissaire Goodeve est de cet avis.

DEMANDE FAITE PAR LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ESSEX TERMINAL À L'EFFET D'OBTENIR LE POUVOIR DE CONSTRUIRE UNE LIGNE D'EMBRANCHEMENT JUSQU'À LA RUE RUSSELL ET DANS LE SENS DE CETTE RUE, DANS LA VILLE DE SANDWICH, ONTARIO.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, le 23 mars 1915:—

Il s'agit d'une demande faite par la compagnie de chemin de fer Essex Terminal, en vertu de l'article 222, pour obtenir le droit de construire une ligne d'embranchement à partir d'un point sur le lopin n° 59, dans la ville de Sandwich, qui constituait autrefois une concession du township de Sandwich, jusqu'à la rue Russell et dans le sens de cette rue, à partir de la limite nord du lopin n° 59 jusqu'à l'extrémité sud de la rue Huron.

L'affaire fut entendue à une session du conseil tenue à Windsor le 13 mars 1915, et, après audition, le jugement fut retardé afin de permettre une inspection des lieux par les membres du conseil. On ménagea dans la suite une entrevue à laquelle prirent part les parties en causes.

M. Fleming, qui représentait les intérêts de la compagnie, déposa une pétition signée par les propriétaires du terrain faisant front sur la rue Russell.

Cette pétition était adressée au maire et au conseil de la municipalité et demandait que l'on adoptât les mesures qui paraîtraient nécessaires afin d'assurer le prolongement du chemin de fer dans le sens de la rue Russell, côté ouest, comme le porte la demande de la compagnie.

Cette pétition porte la signature de quelque onze propriétaires de terrains.

On y établissait que les terrains de front, détenus par les propriétaires qui avaient signé la pétition, représentaient 2,540 pieds, sans y faire entrer la propriété de M. Henderson. De plus on vit, lors de l'audition, que M. Robert E. Stuart, qui possède de vastes terrains de front du côté ouest de la rue Russell, un des principaux propriétaires individuels mais qui n'avait pas signé la pétition, était également en faveur de la construction du chemin de fer projeté sur cette rue.

Cette demande est combattue par d'autres propriétaires de terrains. M. Bartlett a comparu pour M. Norman Allen qui possédait, d'après ses affirmations, une étendue totale de front de 2,416 pieds. M. Morton et M. Henderson ont également comparu au nom d'autres propriétaires de terrains qui s'opposaient à cette demande.

M. Rodd a paru pour Mlle Gauthier en même temps que pour d'autres propriétaires. Il demandait que les propriétaires de terrains fussent indemnisés de tous dommages causés à leurs propriétés par suite de la construction projetée. Mais il était d'avis, en se plaçant en dehors de la question en jeu, que le chemin public n'était tel que de nom et que la construction du chemin de fer devrait être accordée moyennant indemnités. M. Bartlett, que l'on peut considérer peut-être comme le principal adversaire de cette demande, a été très sincère dans ses paroles au sujet de la nature de la propriété comprise par cette demande. Sur la question qu'on lui posa au sujet de la nature de la propriété située au sud de la rue South, dit:—

> "Du sud de la rue South où se trouve le marais, il serait probablement trop coûteux de rendre ce terrain convenable à des fins de construction de maisons d'habitation, je crois qu'il ne peut s'élever de doute à ce sujet."

M. Fleming lui demanda:—

> "Puis-je vous poser une question? Est-il possible de faire servir cette propriété, à partir de cet endroit, sur le côté sud, à rien autre chose qu'à des fins de construction de fabriques?"

M. Bartlett fait cette réponse:—

> "Je ne le crois pas; mais je ne vois pas plus qu'il soit possible de le faire servir à des fins industrielles dans un avenir rapproché."

M. Rodd reconnut que cette propriété devait, dans l'avenir, servir à des fins industrielles.

Le district, à partir du sud de la rue South jusqu'au terminus actuel du chemin de fer et tout le long, ou presque, de la rue Russell, à l'exception d'un petit carré de terre qui est la propriété de Mlle Gauthier et de la compagnie *Canadian Salt,* donne sur la rue Russell une étendue de front de près de 3,000 pieds. Sur l'ensemble de ce front, et pour les propriétés situées du côté ouest de cette rue, lequel côté est de beaucoup plus visé que les terrains situés du côté est, vu que l'on se propose d'établir le chemin de fer du côté de la rue, le seul propriétaire qui paraisse s'opposer à cette demande est M. Rhine Holt Glunns, propriétaire du lopin 24 qui a une étendue de front de quelque 200 pieds.

La ligne projetée au nord de la rue South s'étendrait de quelque 1,700 pieds jusqu'à la rue Huron. Il n'est pas nécessaire de construire sur une aussi grande étendue, puisque le but réel en construisant cette ligne est d'atteindre les terrains de la *Calwell-Sand Company.* On pourrait y parvenir par une ligne construite sur la rue jusqu'au lopin n° 11, soit une distance de quelque 1,100 pieds au nord de la rue South. Les maisons situées sur le côté ouest de la rue sont au nord de la rue South. Quelques-unes appartiennent à la *Cadwell-Sand Company,* et un autre propriétaire qui apparemment n'a aucun intérêt dans la compagnie de chemin de fer, ni dans la *Sand Company,* a signé la requête. M. Sale comparut dans l'intérêt de la municipalité. La position de cette dernière était qu'elle désirait la construction du chemin de fer, mais qu'elle le désirait construit sur les terrains marécageux situés à l'ouest de la

rue Russell. Elle s'opposa à voir la rue occupée par la voie ferrée parce que celle-ci deviendrait ainsi plus étroite, que cela créerait un danger et qu'il en résulterait des obligations pour la ville qu'on ne devrait pas lui demander de s'imposer. Relativement à ce dernier point, il n'y aurait pas de nouvelles obligations pour la ville parce que, dans le cas où la compagnie de chemin de fer serait autorisée à construire, cette dernière devra voir à l'entretien de cette partie de la rue occupée par sa voie et d'une largeur de 18 pieds de chaque côté, ainsi que tous les croisements; de sorte que la municipalité n'aurait à assumer aucune autre obligation ni à faire d'autre dépense en raison de la construction de cette voie.

M. Woollatt, membre du conseil administratif de la compagnie, démontra la nécessité de la construction de ce rameau, dans les termes suivants:

> "Quant à ce qui regarde la tête de ligne à Essex, nous avons construit ici (pour atteindre la *Canadian Salt Co.*) une ligne qui a coûté très cher. La plus grosse industrie que nous ayons est la *Canadian Salt Company,* mais le revenu actuel ne commence pas à couvrir l'intérêt sur la dépense. Nous désirons donc ardemment voir autant d'industries que possible s'établir le long de la ligne; et nous sommes naturellement disposés à prolonger la voie non seulement jusqu'à l'emplacement projeté de l'industrie, mais aussi de manière à profiter à d'autres industries qui, croyons-nous, viendront s'y établir, car tout ce terrain est destiné à des manufacturiers. Nous avons environ trente-huit fabriques.
>
> "Le district industriel de Windsor est de fait tout pris. Il vient de se créer ici un nouveau district industriel (à l'est) qui est pratiquement tout vendu. Il y a des terrains vacants à Walkerville, d'autres dans Ford, et d'autres encore, ici; mais il n'y a pas de plus beaux sites pour des manufacturiers considérables que sur le bord de l'eau en en descendant dans cette section."

M. Henderson, de la *Canadian Salt Company,* comparut pour appuyer la requête. D'après lui, le district qui sera traversé par le chemin de fer, si on le construit, est le plus convenable qu'il y ait au pays pour l'établissement de manufactures; et si cette voie est construite, d'autres industries seront attirées dans le voisinage.

M. Henderson, à cause de son expérience en fait d'industries, et des connaissances qu'il a acquises en sa qualité de membre du bureau de direction de la *Canadian Manufacturers' Association,* est bien, d'une manière spéciale, en mesure d'exprimer une opinion sur une question qui lui est familière.

D'après ce qui a été dit subséquemment, je suis d'opinion qu'il ne saurait y avoir que bien peu de doute, s'il y en a, au sujet de ce qu'il y a mieux à faire pour l'avenir de cette propriété, et que le meilleur usage qui puisse en être fait au point de vue des revenus c'est d'en faire un site industriel.

Cette question ne peut réellement donner lieu à aucune discussion, vu que M. Bartlett lui-même a admis que le terrain était trop bas et qu'il en coûterait trop pour le remplir afin d'en faire un quartier pour y construire des résidences. Le seul autre moyen me semblerait-il, d'utiliser cette propriété d'une manière convenable, serait d'en faire un parc. Ceci n'a pas été suggéré ni par l'avocat de la municipalité, ni par toute autre personne, pendant l'audition de la cause.

Si nous avons à considérer cette question au point de vue de l'intérêt des propriétaires de terrains, et du plus grand progrès à imprimer à tout le district qui s'y rattache, en dehors de toute autre considération, cette requête devrait donc être accordée. Mais pouvons-nous envisager la question de cette manière? Je ne le crois pas. Je crois qu'il nous est impossible de dire que l'opposition de la municipalité contre l'usage que l'on veut faire de la rue est captieuse et déraisonnable. Malgré que la propriété des grand'routes soit véritablement une prérogative de la Couronne qui confère à la province tous les droits pour les fins matérielles, cependant l'occupation des rues d'une cité par une voie ferrée est une question où la sauvegarde des intérêts du public est complètement et avec raison du ressort de la municipalité. On a déjà posé des voies ferrées le long et en travers de certaines rues, mais avec le

consentement des autorités municipales; et l'opposition de la municipalité à voir la ligne se construire sur la rue Russell mérite notre attention la plus sérieuse.

Au point de vue légal, il n'y a pas le moindre doute que la commission a le pouvoir d'autoriser la construction de la ligne projetée. Antérieurement à l'établissement de la commission, l'article 238 de la Loi des Chemins de fer de 1888 visait cette question. La partie essentielle de cet article se lisait comme suit:—

> " La ligne de chemin de fer ne pourra pas être construite sur un chemin passant à moins d'en obtenir préalablement la permission du comité des chemins de fer..."

Les municipalités avaient en différentes occasions exprimé leur opposition à voir les grand'routes envahies par les chemins de fer; et l'Union des Municipalités canadiennes, secondée surtout par quelques-unes des plus grandes cités, s'est efforcée d'obtenir un changement à la loi, de manière qu'on ne puisse établir aucune voie ferrée sur un chemin public, même au cas où le comité des chemins de fer, ou la commission, serait d'opinion que cette construction devrait être autorisée.

La valeur de plus en plus importante d'une franchise accordant le droit de faire circuler des trains dans les grands centres a été démontrée d'une manière très particulière; et la loi a été changée. La partie essentielle de l'article en question, l'art. 235 de la présente Loi, se lit ainsi:—

> " La voie ferrée peut occuper, suivre ou traverser une grand'route établie après que la permission à cette fin aura d'abord été obtenue de la Commission qu'elle-même est autorisée à ce faire tel que stipulé ci-après: pourvu que la Commission n'accordera d'autorisation à aucune compagnie de faire circuler aucun char urbain, ou tramway, ou à aucune ligne de chemin de fer qui est, ou pourra être exploitée comme ligne de chars urbains ou de tramway, de construire sa voie, le long de tout chemin public compris dans les limites de toute cité ou ville incorporée, à moins que la compagnie ait d'abord obtenu le consentement de la municipalité pour ce faire par un règlement passé par la dite cité ou ville incorporée."

L'effet de la loi, comme de raison, est de reconnaître l'intérêt souverain de la municipalité, et relativement à n'importe quelle ligne de chars urbains, ou tramways, la première condition à remplir avant de construire sur une rue, c'est d'obtenir son consentement. Les droits de franchise que j'ai mentionnés reçoivent une protection complète. D'un autre côté le Parlement s'est réservé le droit d'autoriser la construction de chemins de fer de la nature de ceux qui sont l'objet réel de la Loi des chemins de fer, non seulement en travers, mais aussi le long de routes publiques. Mais le chemin de fer en question ne tombe certainement pas sous l'effet de cet article. Son trafic est uniquement un trafic de marchandises, et de fait, c'est un chemin de fer à tête de ligne pour le transport du fret, servant à distribuer les marchandises apportées par les lignes à vapeur et à recevoir celles qui doivent être distribuées au dehors.

La commission avait coutume, en certains cas où l'on construisait des voies ferrées le long des chemins publics, d'émettre une ordonnance pour le paiement d'une compensation aux propriétaires des terrains devant lesquels le chemin de fer était construit. Sur la prétention que la commission n'avait pas le pouvoir de rendre obligatoire le paiement de ces dommages, ni d'augmenter les obligations de la compagnie tel qu'il est stipulé à cet effet dans les articles de la Loi, l'article 235 a été amendé au cours de l'année 1911. Par l'amendement les premiers mots " le chemin de fer " pagnie accorde aux propriétaires voisins ou d'en face, telle compensation que la compagnie accorde aux propriétaires voisins ou d'en face, telle compensation que la Commision jugera convenable de la part de la compagnie de chemin de fer." C'est sur cette stipulation que M. Rodd s'appuie quand il prétend qu'elle donne le pouvoir d'émettre une ordonnance enjoignant à la compagnie de payer une compensation à quelques-uns des propriétaires de terrains.

Je suis cependant d'opinion que la requête devrait être refusée. Bien que cette requête mérite d'attirer notre attention parce qu'on y fait voir que le chemin de fer est nécessaire, que le district dont il est question tirerait certainement un avantage plus ou moins grand de sa construction, et que le projet a reçu l'appui de la majorité des propriétaires, je ne vois aucune raison de forcer la municipalité de contribuer à l'entreprise en donnant gratuitement à la compagnie un droit de passage. A part cela, il y a d'autres objections sérieuses.

C'est mon opinion que le plus mauvais endroit pour construire un chemin de fer, c'est le long d'un chemin public. Il ne peut y exister aucun doute que c'est là faire un tout autre usage du chemin que celui pour lequel il a été construit; et avec le temps, dans la plupart des cas, il survient une très regrettable rivalité entre les parties intéressées qui ont à se servir de ce chemin.

Où en sont les choses dans le moment, je puis me permettre de dire que l'existence d'une voie descendant la rue Russell ne ferait pas de différence, ou bien peu. Il n'y a pas eu d'améliorations; il semble n'y avoir que deux maisons à partir de la rue South jusqu'aux usines de sel, et elles sont construites sur le côté est; il ne s'y fait pas, ou presque pas de trafic auquel la construction du chemin de fer pourrait nuire. Mais, d'un autre côté, M. Henderson dit avec raison, en faveur de la construction, que celle-ci ferait naître des industries nouvelles et que par conséquent cette ligne ferait de bonnes affaires et serait d'une grande utilité. Si cela avait lieu, la rue évidemment deviendrait aussi plus fréquentée, et le conflit entre les intérêts de ceux pour qui le chemin a été construit et les intérêts de la compagnie qui y ferait circuler ses trains deviendrait prononcé. La requête devrait être refusée.

Les propriétaires de terrains, situés à l'ouest de la rue, qui s'intéressent tant à la construction de cette ligne, pourraient, semble-t-il, s'arranger de manière à offrir un droit de passage sur leurs propriétés à un prix qui pourrait rendre cette entreprise possible. Ces propriétaires seraient appelés à bénéficier de la construction du chemin de fer; et il n'est que juste qu'ils fournissent d'abord à la compagnie le droit de passage qui doit donner de la valeur à leur propriété et qu'ils voudraient voir être donné gratuitement par la ville; ou d'un autre côté, si on exigeait des prix exorbitants pour le droit de passage, il n'est que juste que leurs propriétés se passent de l'avantage de la construction de ce chemin de fer plutôt que de forcer la municipalité à payer de ses deniers pour le leur procurer.

On pourrait dire que, dans un cas comme celui-ci, alors que la construction d'une ligne serait évidemment avantageuse, cette commission ne fait pas usage d'une manière convenable des pouvoirs que la Loi lui a conférés; et que, prenant en considération les faits allégués précédemment et confirmés par la preuve et par notre expérience, une ordonnance devrait être émise accordant la requête. Je n'envisage pas du tout la question de cette manière-là.

Quand il s'agit de construire un chemin de fer en vertu d'une charte fédérale, il faut de toute nécessité, empiéter, dans une certaine mesure, sur les droits civils, municipaux et provinciaux. Il faut croiser des rues; et je n'ai aucun doute qu'il puisse se présenter des cas où il serait tout à fait impossible de construire un chemin de fer à moins qu'il ne soit construit le long d'un chemin public; de sorte que si la commission n'avait pas le pouvoir d'autoriser la construction d'un chemin de fer dans de telles circonstances, les fins d'une incorporation fédérale seraient complètement ignorées, ou pour le moins inutiles dans son objet ou but principal. Ces conditions font complètement défaut ici. La seule différence qui existe entre construire d'une part, le long de la rue, et de l'autre, sur la propriété à l'ouest, repose de fait dans la question de peu d'importance de la défense légère que la compagnie serait appelée à faire pour obtenir un droit de passage à travers un terrain en grande partie marécageux et de peu de valeur.

Les objections de la municipalité doivent être maintenues.

Ayant demandé au représentant des propriétaires des terrains situés à l'ouest de la rue les raisons pour lesquelles ils s'opposaient à la construction de la ligne sur leur

propriété, la réponse fut donnée qu'au cas où cette ligne serait ainsi construite, ils ne pourraient plus, leurs propriétés étant au bord de l'eau, avoir accès au chemin public.

La ligne du Pacifique-Canadien, par exemple, au sud de l'Esplanade, dans la cité de Toronto, a été construite sur du terrain vendu par les propriétaires établis le long de la ligne. Elle a été construite directement entre les seules sorties dont ils pouvaient disposer; mais avec des accommodations et des traverses convenables pour permettre à chaque propriétaire de sortir de chez lui.

Si le chemin de fer est construit immédiatement au sud de la rue on pourrait prendre dans ce cas les mêmes arrangements. Si, d'un autre côté, la ligne est construite plus à l'ouest, de manière à ce que la voie soit plus au centre des terrains intéressés, il n'y aurait ici aucune difficulté de construire des traverses, comme il y en a sur les fermes, qui permettraient d'avoir accès d'une partie à l'autre de la propriété.

Le commissaire Goodeve approuve.

REQUÊTE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, ONTARIO, TOUCHANT LA TRAVERSE DU P.-C., EMBRANCHEMENT TORONTO-SUDBURY, LOPIN 10, CON. 3, TOWNSHIP DE BURWASH.

Jugement, commissaire en chef DRAYTON, le 24 mars 1915:

Le ministère des Travaux publics d'Ontario présenta une requête pour l'établissement d'une traverse à haut niveau à un pont environ 300 pieds au nord de la gare de Burwash.

Il n'y existe aucun doute sur la nécessité de construire une traverse à quelque endroit dans le district à cause des améliorations qui y sont faites par le gouvernement d'Ontario.

La compagnie, dans sa réponse à la requête, déclare que l'endroit où il est proposé de construire le croisement est le centre de son parc, que l'emplacement suggéré soulève plusieurs objections, parce que les trains passant par les voies d'évitement devront être sectionnés au croisement, avec le résultat d'une mauvaise vue à cause de la présence de wagons de chaque côté; et elle demande que cette traverse soit construite à l'extrémité de son parc où le croisement pourra se faire sur la voie principale seulement, sans avoir à croiser la voie d'évitement.

Le ministère des Travaux publics en réponse aux arguments de la compagnie s'oppose à la construction de la traverse à l'extrémité du parc pour les raisons suivantes:—

1. La ferme industrielle du gouvernement d'Ontario, soit 11,000 acres, est située au sud de la gare Burwash. Il est physiquement impossible, en venant du sud, d'approcher de la gare qui est à l'est du chemin de fer, parce que le terrain est difficile et rocheux. Si la traverse était placée à l'extrémité nord du parc cela voudrait dire 4,000 pieds de plus pour chaque course à faire de la ferme à la gare.

2. Le magasin général et le bureau de poste de Burwash sont situés directement l'autre côté de la voie, en face de la gare, et tout le trafic qui sera fait entre ces deux endroits et la gare, devra aussi couvrir 4,000 pieds de plus.

La commission a fait faire une inspection par le bureau de l'ingénieur. Un rapport de cette inspection fait voir que la principale voie d'évitement à Burwash a une longueur de 4,122 pieds, et qu'il existe à l'extrémité sud de la gare une autre voie d'évitement ayant une longueur de 937 pieds.

Sans doute, il est préférable, évidemment, non seulement au point de vue de la circulation des trains, mais aussi au point de vue de la sécurité du public de ne pas construire de traverses dans le territoire immédiat de la gare, mais d'en construire, quand la chose est possible, là où il n'y a qu'une seule voie à traverser, et où la vue n'est pas obstruée par des wagons au repos.

L'ingénieur cependant, fait rapport qu'il est impossible de construire une route qui croiserait la voie au sud-est des terrains de la gare à cause des rochers et des ondulations que l'on y trouve. L'ingénieur fait de plus le rapport, comme question de fait, que la compagnie du Pacifique-Canadien elle-même a déjà construit un passage à niveau pour l'accommodation des colons des environs, à l'endroit où le gouvernement demande qu'un passage à niveau soit construit, et que la vue étant excellente il y aurait bien peu de danger pour le public si la construction du passage à niveau à l'endroit désigné par le ministère était autorisé.

Vu la longueur de la voie d'évitement, il n'est pas probable que la traverse soit nécessairement bloquée par plusieurs trains. Dans le cas, cependant, qu'il faudrait sectionner les trains à la traverse comme le déclare la compagnie, il faut se rappeler que dans ces circonstances-là la coutume veut que le serre-frein se place à la traverse, et remplisse ainsi pendant ce temps-là, la fonction de gardien de la voie d'évitement.

Vu les circonstances particulières de cette cause, je suis d'opinion qu'une ordonnance devrait être émise telle qu'on l'a demandée.

Le ministère démontre, dans sa requête, que dans la charte de la compagnie il y a une réserve de 5 pour 100 des terrains patentés pour la construction des routes. La compagnie de chemin de fer dit, dans sa correspondance qui figure au dossier, que plus de 5 pour 100 ont déjà été consacrés à cette fin. Le ministère n'a pas présenté de réponse à ce sujet.

Une ordonnance sera donc émise dans les termes ordinaires, c'est-à-dire les frais de construction et d'entretien devant être supportés par la partie requérante.

Le ministère aura encore le droit de présenter, si tel est son désir, une requête dans le but de prouver que la réserve de 5 pour 100 du terrain n'est pas épuisée, et qu'elle suffit pour permettre l'établissement de la traverse en question.

Le commissaire Goodeve approuve.

REQUÊTE DE LA HULL ELECTRIC RAILWAY COMPANY POUR FAIRE APPROUVER SON TARIF OFFICIEL DE 2½ CENTS DU MILLE POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Jugement, le commissaire en chef Drayton, le 25 mars 1915.

La *Hull Electric Company* a présenté une requête à la commission pour l'émission d'une ordonnance approuvant son tarif officiel pour le transport des voyageurs qu'elle a établi à 2½ cents du mille.

En pratique ordinaire, les taux réguliers, pour le transport des voyageurs et des marchandises, sont soumis à la commission avant que la compagnie commence ses opérations. Ainsi que le veut la loi les taux doivent être approuvés avant que la compagnie commence à faire circuler ses trains. Ces taux sont en effet des taux maximums qui ne doivent pas être augmentés, mais lesquels, en pratique, sont sujets à de nombreuses variations.

Le *Hull Electric Railway* est un chemin de fer qui était en opération depuis quelque temps. A son origine c'était une compagnie à charte provinciale et ses opérations ne tombaient pas sous la juridiction de la commission à venir jusqu'à l'année 1913, lorsqu'une loi a été passée déclarant que ce chemin était un chemin à l'avantage général du Canada.

Vu qu'il s'y fait, à l'heure qu'il est, un trafic qui semble donner satisfaction sous l'empire de certains taux spéciaux, il ne semble pas y avoir de grande raison, s'il y en a, de faire approuver un tarif officiel à tant du mille. La compagnie paraît avoir tous les tarifs suffisants pour s'appliquer à tous les genres de circulation sur sa voie.

La compagnie, cependant, prétend qu'il est nécessaire pour elle de faire approuver son tarif officiel, afin de se conformer à la loi.

Les stipulations de la loi visant cette question ont été décrétées en vue de s'appliquer d'une manière particulière aux chemins de fer qui avaient demandé une incorporation en vertu de la loi—les tarifs officiels pour le trafic des marchandises et pour les

voyageurs devant s'appliquer surtout à une ligne nouvelle qui, jusqu'à ce moment-là, n'avait pas encore adopté de tarif spécial.

Bien que l'approbation d'un tarif officiel pour les voyageurs ne semble pas avoir aucune utilité pratique, la compagnie possède le droit évident de l'obtenir. La compagnie allègue de plus que nous ne devons pas la traiter d'une manière injuste, et que son tarif officiel devrait être approuvé d'après la même échelle existant pour les tarifs officiels des autres chemins de fer électriques que la commission a déjà mis en vigueur.

Le tarif officiel de 2½ cents a été approuvé par la commission dans les cas de la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company, the Grand Valley Railway Company, The Montreal and Southern Counties Railway Company, The Montreal Park and Island Railway Company, The Quebec Railway Light and Power Company,* et autres. Afin d'accorder à tous un traitement uniforme, il ne semble pas y exister de raison pour nous empêcher d'approuver le même tarif officiel qu'on nous soumet, tant qu'il sera bien compris que l'approbation que nous donnons aujourd'hui est simplement une décision pour la forme afin de permettre à la compagnie de se conformer à la Loi.

Comme nous l'avons dit précédemment, ordinairement les tarifs officiels sont approuvés tout d'abord avant de ne rien connaître au sujet des recettes possibles de la ligne, ni du développement de ses affaires, mais, dans le cas actuel, la compagnie a déjà réussi à faire de bonnes affaires.

En vertu des tarifs que nous avons maintenant en mains, le taux actuel d'Ottawa à Rivermead est de 10 cents. D'après un tarif officiel de 2½ cents le taux serait de 20 cents; et si le tarif officiel était de 2 cents le taux serait de 15 cents. Pour se rendre à Wychwood, le prix actuel est de 10 cents. Avec un tarif officiel de 2½ cents le prix serait de 25 cents; et de 20 cents si le tarif officiel était de 2 cents. Le taux actuel pour se rendre à l'Hôtel Victoria, à Aylmer, est de 10 cents. Ce taux serait de 30 cents avec un tarif officiel de 2½ cents, et de 20 cents avec un tarif de 2 cents. Le taux actuel pour se rendre à Queen's Park est de 10 cents. Un tarif officiel de 2½ cents élèverait ce taux à 30 cents, et un tarif de 2 cents l'élèverait à 25 cents. L'effet d'adopter un tarif officiel quelconque serait de changer plus ou moins l'échelle des taux actuellement en vigueur.

La commission suivra donc la coutume qu'elle a toujours suivie.

Les registres de la compagnie pour l'année 1913 démontrent que les recettes brutes de la compagnie ont été de $148,368.48 et le profit net des opérations de $32,717.37. Pour l'année 1914, les recettes brutes ont été de $161,963.04 et les profits nets de $41,-051.28.

Dans les circonstances l'ordonnance de la commission devrait contenir une réserve que la compagnie ne pourra pas augmenter les taux qu'elle exige présentement pour le transport des voyageurs sur sa ligne sans en avoir préalablement obtenu la permission de la commission. Il faut qu'il soit clairement compris que l'approbation de ce tarif officiel régulier n'est donnée seulement que pour lui permettre de se conformer à la loi et ne peut pas être interprétée d'aucune manière comme autorisant la compagnie d'augmenter ses taux actuels.

L'assistant commissaire en chef Scott, et le commissaire McLean approuvent.

AU SUJET: THE EDMONTON, DUNVEGAN & BRITISH COLUMBIA RAILWAY.

Jugement, le commissaire en chef DRAYTON, le 26 mars 1915:

La commission n'a pas encore autorisé l'ouverture au trafic d'aucune section de cette ligne, et cependant nous avons reçu de temps à autre des plaintes au sujet de ce qui se passe sur cette ligne de chemin de fer qui, malgré la fait qu'elle n'a pas encore été ouverte au trafic, transporte et des marchandises et des voyageurs. Cette pratique, ainsi que la commission l'a plus d'une fois déclaré, est tout à fait illégale. Baker, Reynolds & Co. *v.* P.-C., 10 C.R.C. 151; *re* Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay

Railway Company, tarifs officiels, dossier 3370; Randall, Gee & Mitchell v. P.-C., dossier 24292.

La commission a reçu plusieurs requêtes relativement au service et à l'accommodation ainsi que des plaintes au sujet des taux imposés. Par exemple, M. Hunt, de Swan River, a déposé une plainte relativement à une expédition de marchandises pesant 2,410 livres, et venant de A. MacDonell Company, Limited. Les taux exigés par J. D. McArthur Company, Limited, pour le transport d'Edmonton à Swan River s'élevaient à $32.54, avec une dépense de 96 cents pour le camionnage, soit $33.50 en tout. Le taux pour le même genre de marchandises et pour la même distance, tel qu'il est stipulé dans les tarifs approuvés par la commission — lesquels s'appliquent à tous les chemins de fer exploités dans la province d'Alberta—aurait atteint le chiffre régulièrement imposé de $8.01 au lieu de $32.54. La *Swan River Improvement Association* nous a écrit pour nous dire que la compagnie avait exigé $120 pour un wagon d'avoine d'Edmonton à Swan River, et un taux de $1.40 par 100 livres pour le transport de produits. En vertu des tarifs de chemin de fer approuvés par lo commission et qui sont en vigueur sur d'autres lignes, le coût du transport d'un wagon de 30,000 livres d'avoine serait de $60, et pour le transport de l'avoine dans un wagon d'une capacité de 60,000 livres, avec un minimum de capacité de 56,000 livres, le prix serait de $112. Pour les produits, les taux par 100 livres varient. Pour une expédition particulière, disons de sucre, avoine roulée et farine, le taux autorisé est de 34 cents par 100 livres. Pour des pommes en boîtes, 46 cents par 100 livres.

Lorsque nous avons attiré l'attention de la compagnie à ce sujet, nous avons reçu simplement la réponse qu'elle était à préparer un tarif qui serait soumis à notre approbation aussitôt que possible, et que le transport de marchandises sur cette ligne n'a été fait que d'une manière restreinte par l'entrepreneur qui construit le chemin dans le seul but de rendre service aux gens qui viennent s'établir dans cette région.

On allègue en outre que l'entrepreneur a perdu de l'argent en donnant un service de trains et que l'organisation du chemin de fer n'étant pas complète, la compagnie demandait à tout point de vue l'indulgence du public.

Il n'est que juste de déclarer qu'il y a évidemment une période, après la construction d'une ligne, où il est raisonnablement sûr d'y faire circuler des trains à petite vitesse, mais l'organisation et les travaux ne sont pas assez avancés pour qu'il soit opportun d'autoriser officiellement la compagnie à outiller son personnel d'exploitation et à faire un service régulier. Le transport des marchandises par la compagnie a beaucoup accommodé les expéditeurs tout en étant une pratique illégale; et il se peut bien que le transport des marchandises et des voyageurs, même aux taux élevés que réclamait la compagnie, ait été avantageux à la partie du public qui se servait du chemin de fer. Mais les prix exigés semblent être déraisonnablement hauts, même si l'on tient compte des conditions spéciales mentionnées.

Le mode d'agir du Pacifique-Canadien, dans de telles circonstances, est d'exiger les prix réguliers sans mettre en vigueur les tarifs de ville ni les taux d'accommodement ou directs.

Les taux exigés par ce chemin de fer ne semblent avoir été inspirés par aucun de ces tarifs ni par aucun principe autre que celui de charger le plus possible sans perdre le trafic. Mais la commission n'a aucune autorité en la matière. Elle n'a pas de juridiction sur les chemins de fer en ce qui concerne le trafic, tant qu'on ne lui a pas demandé régulièrement d'ouvrir une voie au trafic. Les autorités qui ont été citées font voir quelle est l'autorité de la commission. Il est possible que, pour des cas extrêmes comme ceux-ci, il soit bon que la loi soit changée et que, pour la protection du public, on réglemente dans une certaine mesure les taux de transport, même pour la période où la construction d'un chemin de fer n'est pas finie.

La compagnie a maintenant demandé la permission d'ouvrir sa voie au trafic et soumis ses tarifs tel que requis par la loi.

Les tarifs soumis sont basés sur les tarifs des régions montagneuses plutôt que sur les taux des prairies fixés par la décision de la commission dans la cause des taux de l'ouest.

M. MacDonald, qui représente la compagnie, prétend que par simple justice à l'égard de la compagnie, on devrait adopter la plus haute échelle. Pour soutenir cette demande, M. MacDonald a écrit à la commission la lettre suivante:—

OTTAWA, 25 mars 1915.

"Cher monsieur,—La compagnie *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* est autorisée à construire une ligne d'Edmonton à la frontière de la Colombie Britannique, soit 410 milles, et les obligations sont garanties par la province de l'Alberta, comme suit:—

Milles.	Par mille.	Montant.	Taux.	Montant de l'intérêt.
350	$20,000	$7,000,000	4 %	$280,000
60	20,000	1,200,000	4½%	54,000
410		$8,200,000		$334,000

"La ligne est terminée jusqu'à McLennan, à 262 milles d'Edmonton.

"En outre, on est à construire une ligne depuis le township 77, rang 19, à l'ouest du 5e méridien, jusqu'au Débarcadère de la Rivière La-Paix (Peace River Landing) et l'on en projette une autre depuis un endroit situé à environ 350 milles d'Edmonton, c'est-à-dire à partir du township 78, rang 6, à l'ouest du 6e méridien. Une autre ligne ira de la voie principale jusqu'à Grouard, vieille colonie du Petit lac de l'Esclave.

"Permettez que je soumette à votre honorable tribunal les raisons pour lesquelles les tarifs déposés devraient recevoir l'approbation de la commission. La compagnie ne désire rien demander de déraisonnable à la commission. Elle croit cependant avoir droit à des taux qui puissent lui aider au moins à défrayer ses dépenses fixes:

"(1) La *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* ne devrait pas être considérée comme une ligne directe faisant de longs trajets à des taux profitables, mais comme un chemin de fer de colonisation circulant dans un pays neuf pour développer un commerce qui prendra des années à s'établir, ce qui comporte un risque financier considérable.

"(2) Le fait que le Canadian-Northern pour des raisons financières, stratégiques ou autres a jugé à propos d'établir ou d'accepter le tarif des régions de prairie, entre Edmonton et Athabaska, n'est pas une raison pour que ce tarif soit imposé à d'autres chemins de fer se rendant dans cette vaste contrée inexploitée du nord.

"(3) On verra en jetant un coup d'œil sur la dernière carte de l'Alberta-Nord, publiée par le ministère de l'Intérieur, combien les colonies sont éparpillées dans cette contrée, à quarante milles d'Edmonton. Les vastes réserves forestières que traverse le chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* sont une autre raison pour laquelle ce chemin de fer a droit aux tarifs soumis. Sur une longueur de 100 milles, la proportion des terres ouvertes à la colonisation est très minime à cause de la réserve forestière du Petit lac de l'Esclave qui suit la ligne de la compagnie à partir de Flatbush.

"(4) Dans la province de l'Alberta, de 1885 à 1902, les taux ont été ceux qui figurent dans le 270 du P.-C. En 1902, il y a eu une réduction de 7½ pour 100 sur le 270, et en 1914 la commission a autorisé une réduction de 7½ pour 100 dans les taux de l'Alberta, ce qui met les taux actuels de l'Alberta à 15 pour 100 au-dessous de ce qu'ils étaient il y a 30 ans. L'échelle demandée

pour le Pacifique est de 10 pour 100 plus élevée que le n° 270, de sorte que la requête du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* n'est pas déraisonnable. L'échelle, sur la ligne de Calgary à Edmonton et sur celle de Régina, Lac Long et Saskatchewan était de 25 pour 100 plus élevée que le n° 270. De sorte qu'en demandant une échelle de 10 pour 100 plus élevée que le n° 270 la compagnie ne demande rien d'exorbitant. En d'autres termes, elle demande à la commission d'approuver une échelle de 17½ pour 100 plus haute que celle dont profitaient les trois grandes lignes de l'ouest de 1902 au 31 août 1914.

Places de voyageurs.

"Si le Canadian-Northern se sent capable de perdre de l'argent dans le nord de l'Alberta en demandant le même prix pour les places de voyageurs que dans une province bien colonisée comme l'Ontario, il ne s'ensuit pas qu'une autre ligne doive être obligée de faire la même chose. Sur une longueur d'environ 50 milles, à partir d'Edmonton, le chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* et le Canadian-Northern passent près l'un de l'autre, et si celui-là veut faire face à la concurrence de celui-ci, je présume qu'il peut le faire ou ne pas le faire, cela s'applique au transport des voyageurs et des marchandises.

"Le tout respectueusement soumis.

"A. MacDONALD."

La ligne d'Edmonton-Dunvegan s'en va vers le nord à partir d'Edmonton et traverse une contrée presqu'entièrement semblable à celle où est construit l'embranchement d'Athabaska du Canadian-Northern. Pendant l'audition de la cause des taux de l'ouest, on n'a pas prétendu qu'il fallait appliquer à cet embranchement une échelle différente de l'échelle régulière, laquelle s'applique aux autres embranchements et aux voies principales de la compagnie. Il est vrai que la commission a admis que, dans certains cas, on pouvait, sur les embranchements, avoir des taux plus élevés que sur les lignes principales, mais on n'a pas cherché à faire un cas spécial pour l'embranchement d'Athabaska. A quelque 70 milles d'Edmonton, il se peut, cependant, que les conditions du trafic sur la ligne Edmonton-Dunvegan soient différentes de celles qui prévalent sur le Canadian-Northern, car la ligne peut être particulièrement affectée par la réserve forestière du Petit lac de l'Esclave, comme le fait remarquer M. MacDonald dans sa lettre.

Il me répugne énormement d'élever les échelles dans l'ouest. Il serait oiseux de vouloir établir des taux définitifs sur le fret, mais il doit y avoir certains éléments de permanence. Et il n'y a sûrement pas lieu de prétendre que le chemin de fer est construit sur un territoire montagneux. Le seul argument qui limite en faveur du tarif des régions montagneuses est que le chemin de fer a besoin d'argent et que le tarif des régions montagneuses est plus élevé que celui des régions de prairies. La mise en vigueur du tarif des régions montagneuses comme tel ne serait pas justifiable.

D'un autre côté, M. MacDonald a beaucoup d'expérience dans la question des tarifs de l'ouest et il connaît la situation dans cette partie du pays. Il possède en outre, la confiance des expéditeurs, dans une large mesure. Dans la cause des taux de l'ouest, il a comparu comme expert en matière de tarifs dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. S'il est vrai qu'il agit ici au nom de la compagnie, il est particulièrement bien qualifié pour parler des besoins de cette partie de l'Alberta.

Ma première impression était que la commission devait refuser d'approuver tous les taux qui s'écartaient du tarif régulier. Mais dans les circonstances et à cause de la demande de M. MacDonald, je crois que nous devrions approuver les tarifs soumis, en déclarant que notre approbation ne lie aucunement la commission et ne l'oblige

pas à reconnaître que les taux sont raisonnables. Et l'approbation ne sera que temporaire.

La commission siégera à Edmonton en mai ou en juin et entendra des témoignages sur les conditions du trafic et de l'exploitation. Les expéditeurs d'Edmonton et de la région en cause auront l'occasion d'exposer leurs vues.

Comme M. MacDonald le fait remarquer, la question intéresse le gouvernement de l'Alberta puisqu'il a donné des garanties pour la somme de $8,000,000. Il prendra peut-être part à la discussion. Toutes les parties auront amplement le temps de préparer les suggestions qu'elles désirent faire.

Sans doute, l'adoption de l'échelle des tarifs élevés telle que soumise comportera une grande réduction de taux. Par exemple, le prix payé par M. Hunt, $32.54, se trouverait réduit à $10.44 d'après les tarifs que nous consentons à approuver.

Le commissaire McLean abonde dans ce sens.

PLAINTE DE E. W. ROBERTS, DE MONTRÉAL, À PROPOS DU REFUS PAR LE P.-C. D'ÉTABLIR UN TARIF SPÉCIAL POUR L'HIVER SUR LE "BOIS DE PULPE EN GRUME" ET DEMANDANT À LA COMMISSION DE L'AIDER À OBTENIR CE TARIF.

Décision du commissaire McLean, 29 mars 1915:—

Dans la plainte lancée par le requérant, celui-ci allègue le fait qu'il y a une grande quantité de bois vert non décortiqué pouvant servir à la fabrication de la pulpe.

On désigne le bois de pulpe de différentes manières suivant l'état où il se trouve et la manière dont on le prépare. Il s'expédie vert, avec l'écorce, c'est-à-dire en grume. Il peut être décortiqué, c'est-à-dire écorcé au printemps après l'abatage. Il peut encore être écorché, c'est-à-dire écorcé et préparé à la machine. Dans sa plainte, le requérant compare la pesanteur du bois vert non écorché à celle du bois décortiqué et partiellement séché. Mais dans sa réponse à la réplique de la compagnie de chemin de fer, parlant des pesanteurs, il signale la différence de poids entre une corde de bois en grume non séchée et une corde de bois écorché et séché.

Dans la requête et dans les états supplémentaires, le requérant se sert de tout une série d'adjectifs descriptifs pour différencier deux sortes de bois de pulpe. Une sorte est verte, non écorchée, non séchée, tandis que l'autre est parfois écorcée et partiellement séchée et parfois séchée et écorchée. En réalité, cette distinction porte sur la différence de pesanteur provenant du degré de séchage et les deux sortes de bois peuvent se distinguer suffisamment si on les classe comme bois non séché et bois séché.

Le requérant déclare qu'une corde de bois donne une tonne de pulpe. Le bois vert en grume pèse environ 5,000 livres la corde tandis que le bois écorché pèse à peu près les trois cinquièmes de cela. Il y a controverse quant aux chiffres. Le chemin de fer prétend que le bois en grume pèse de 4,500 à 5,000 livres et le requérant, dans une lettre subséquente qui est au dossier, soutient que le bois écorché, lorsqu'il est séché, représente une pesanteur de 3,400 livres. Il appert qu'il y a une différence de poids considérable entre le bois séché et celui qui ne l'est pas.

Le requérant affirme qu'une grande quantité de ce bois en grume appartient à des exploiteurs ayant peu de capital qui ne peuvent obtenir l'argent voulu pour couper, écorcher le bois et attendre qu'il soit suffisamment séché; et il est d'avis qu'un taux spécial sur le bois en grume ne serait que juste. Il demande donc un taux spécial d'hiver sur le bois en grume s'appliquant jusqu'au 10 mai. Il demande que le taux par wagon soit exactement le même, pendant cette période, que pour une quantité semblable de bois écorché.

D'après les tarifs, un wagon de moins de trente cinq pieds de long, chargé de bois de pulpe, expédié aux Etats-Unis a une pesanteur minimum de 35,000 livres. Quand un wagon a plus de trente cinq pieds de long, sa pesanteur minimum est de 40,000 livres. Le bois séché, chargé au minimum, représenterait 10.3 et 11.2 cordes respec-

tivement, si l'on prend 3,400 livres pour base. Un wagon de bois en grume, à 5,000 livres la corde, représenterait 7 ou 8 cordes respectivement.

Pour appuyer cette prétention, le requérant dit que si la compagnie de chemin de fer rencontrait l'expéditeur et l'acheteur à mi-chemin et consentait à transporter l'excédant d'eau contenu dans le bois non séché, excédant qui n'est d'aucune valeur pour les parties intéressées, le chemin de fer obtiendrait plus de trafic. Il affirme qu'aujourd'hui, l'entretien, les frais d'installation et d'exploitation d'un chemin de fer sont les mêmes sous tous les rapports, que la locomotive tire une charge complète ou le dixième d'une charge, et il soutient que le seul item affecté serait le charbon. Il affirme, en outre, à propos des expéditeurs et des producteurs, éparpillés le long des lignes des différents chemins de fer, qu'un grand nombre de colons sont actuellement incapables d'entreprendre de grandes quantités de bois et de construire des établissements de préparation, tandis que si le tarif était rajusté tel que requis le petit entrepreneur pourrait vendre son produit.

La cause a été entendue. Subséquemment, le requérant a soumis une demande modifiée et augmentée qu'il exposait comme suit:

> " Nous demandons le taux d'un wagon plat pour tout le bois de pulpe non séché, le bois de chauffage et tout bois mou quelconque non scié et non ouvré dont le poids n'excèdera pas 3,400 livres la corde de 128 pieds cubes lors de l'expédition. Ce taux s'appliquerait d'un bout à l'autre de l'année."

Pour expliquer cela, il dit que d'après cet arrangement la pesanteur du bois seule fixerait le taux, de sorte que du bois pesant 3,400 livres la corde se transporterait au taux des wagons plats et que le bois pesant moins de 3,400 livres serait soumis au taux exigé actuellement pour chaque corde.

Le requérant a ensuite amendé sa demande originale en déclarant qu'il ne voyait pas pourquoi le taux demandé ne s'appliquerait pas comme l'hiver et il a dit, plus loin, que la rareté du bois à une distance raisonnable de Watertown, N.-Y., par exemple, rendait nécessaire le changement de la base actuelle des taux de fret.

La question a été soumise aux compagnies de chemins de fer et la commission a reçu une nouvelle communication du requérant, en réponse à la réplique du chemin de fer, dans laquelle il résumait sa demande comme suit:—

> "1. Sur tout le bois en grume non séché, utilisé dans la fabrication de la pulpe ou du papier, quand il aura été acheté à la corde de 128 pieds cubes, du moment qu'il n'excèdera pas 3,200 livres la corde, le prix du transport sera calculé au wagon plutôt qu'à la pesanteur.
>
> "2. Le prix par wagon sera égal à celui d'une charge semblable de bois non séché, calculé à 3,200 livres la corde, suivant le taux par cent livres établi entre le point de départ et le point d'arrivée."

Les avantages que recueilleraient le public et les compagnies de chemins de fer seraient comme suit:—

> "1. L'homme disposant d'un faible capital et qui ne peut pas construire un établissement de préparation aurait l'avantage d'expédier son bois en grume à une fabrique des Etats-Unis qui peut le préparer, le territoire d'où le bois peut s'expédier avec profit serait augmenté, le producteur et le consommateur seraient en communication plus directe et deux ou trois intermédiaires seraient supprimés.
>
> "2. Le chemin de fer augmenterait son trafic sur le bois de pulpe et là où une locomotive tire trois ou quatre wagons elle en traînerait un train complet. L'augmentation du fret ainsi obtenue excéderait beaucoup la petite dépense additionnelle de charbon nécessitée par le transport de l'excédant de pesanteur.

"3. Les gens ayant du bois à vendre feraient plus d'argent et cela profiterait aux chemins de fer parce que la quantité additionnelle de marchandises achetée par ces gens serait transportée par les chemins de fer au taux actuel des transports."

Le requérant dit: "Quand j'ai soumis ma première demande à votre commission, j'avais en vue le transport du bois que j'avais entrepris pour la saison de 1915. Mais à cause du temps que la commission a dû prendre pour lui donner une décision, il craint que le public n'en profite pas beaucoup cette année et il demande que les taux qu'il désire s'appliquent pendant une période indéfinie.

Quand même la nouvelle demande étend la question au bois de chauffage et à tout bois mou quelconque non scié et non manufacturé ......" le sujet principal de la requête originale ou de la requête modifiée est le taux sur le bois de pulpe non séché.

Les plus grands réseaux de chemins de fer du Canada, y compris le Pacifique-Canadien, ont mis de côté le système d'évaluer à la corde les charges de bois de corde, quelques années avant la naissance de la commission.

Le requérant estime que le besoin de l'expéditeur du bois non séché est la mesure sur laquelle il faudrait ajuster les taux.

L'obligation du chemin de fer est de charger un taux raisonnable. Mais on a si souvent répété—il n'est pas nécessaire de le prouver de nouveau ici—que le chemin de fer n'est pas obligé de dédommager l'expéditeur des inconvénients qu'il subit au point de vue du coût de la production.

La "Canadian Portland Cement Co." v. le "G.-T." et la "Bay of Quinte Ry. Co." 9 Causes des chemins de fer canadiens 211.

Voir aussi: la "Canadian China Clay Co." v. le P.-C." *et al.* Dossier 24988.

Le requérant désire un rajustement des taux pour compenser le désavantage où se trouvent, au point de vue de la possession du capital, ceux qui expédient le bois non séché comparativement à ceux que l'envoient préparé. L'établissement des taux est tout d'abord entre les mains de l'entrepreneur de transport. La commission, créée par le gouvernement, n'a pas pour fonction de faire des taux pour développer le commerce, mais de contrôler la raisonnabilité des taux, soit de sa propre initiative ou lorsqu'il y a des plaintes.

La "British Columbia News Co." v. l'Express Traffic Association", 13, Causes des chemins de fer canadiens 178.

Dans le détail de l'arrangement que sollicite le requérant au sujet de la pesanteur, il y a une autre question.

Les derniers amendements de la demande établissent que la base sera 3,200 livres; que le taux actuel s'appliquera; et que pour la pesanteur du bois non séché en sus des 3,200 livres par corde, le chemin de fer n'exigera rien de plus—c'est-à-dire que si, pour tirer 10 cordes de bois séché pesant 32,000 livres, le chemin de fer reçoit un certain paiement, alors pour tirer 10 cordes de bois non séché pesant 50,000 livres, le chemin de fer recevra le même prix. Autrement dit, pour compenser la plus grande pesanteur du bois, le chemin de fer exigera le même prix que pour la pesanteur moindre et transportera 18,000 livres sans recevoir un sou de plus.

Dans la requête où la *"Blaugas Company"* demandait le rajustement de ses taux de classification, il a été question du poids des cylindres servant au transport du gaz; et la commission a déclaré, 12, Causes des chemins de fer canadiens 304:—

"*La Blaugas Company* a aussi parlé du poids du cylindre d'acier dans lequel le 'blaugas' s'expédie. On a déclaré qu'un cylindre rempli de gaz pesait 120 livres et que le cylindre vide pesait 100 livres. La compagnie paraissait être d'opinion qu'il fallait considérer la tare. La commission, à mon avis, ne serait pas justifiable de considérer la pesanteur du cylindre comme une raison de

réduire les taux sur les cylindres pleins. En réalité, si le contenant servant à transporter ce gaz est plus pesant que le contenant de la gazoline, c'est un des incidents de cette industrie. On peut dire que le coût de la production est plus élevé, au point de vue de la livraison, mais il ne serait pas juste de demander au chemin de fer de compenser la différence du coût de la production."

Dans la requête de la Société de l'Air Liquide, dossier n° 19367.16, à propos de la classification du gaz d'oxigène, le requérant a signalé le fait que le gaz d'oxigène s'expédiait dans des cylindres d'acier, pesant environ 100 livres vides et 108 ou 109 livres pleins. Dans le rapport du chef du service du trafic de la commission, sur lequel l'ordonnance a été basée, on trouve l'observation suivante:

"La prépondérance du poids du contenant est un inconvénient inévitable du commerce et si cet inconvénient est prononcé dans le cas du gaz il existe plus ou moins pour tous les articles de commerce emballés, et la classification ne peut pas déduire la tare."

La question de la différence de poids entre le bois séché et le bois non séché soulevée par la demande actuelle est analogue. Il s'agit d'une situation dont le chemin de fer n'est pas responsable.

Le désavantage de l'expédition du bois non séché provient du fait que les expéditeurs n'ont pas assez de capital pour préparer le bois et le garder jusqu'à ce qu'il soit plus sec. Cela n'est pas de la faute du chemin de fer.

L'unité servant de base dans le calcul des tarifs est le cent livres; et l'unité étant fixée, les deux charges varient suivant la pesanteur. Si l'on différencie le taux d'une charge complète de wagon de celui d'une charge partielle, le cent livres est encore la base. Il est reconnu que le fait de donner le prix d'une charge de wagon sans indiquer la pesanteur de la marchandise à transporter serait un passe-droit. Une charge de wagon exige un taux qui se base sur un certain minimum.

Puis au-dessus de ce minimum, jusqu'au maximum de capacité du wagon, le prix pour le transport de ce dernier varie avec le poids. Ce que l'on demande ici, c'est que le poids de 5,000 livres, ou un multiple de ce poids, soit considéré comme un poids de 3,200 livres, ou un multiple de ce poids,—c'est-à-dire, que l'on devra transporter gratis un poids additionnel de 56 pour 100.

Le tarif sur le bois de pulpe n'a pas été attaqué comme déraisonnable. La commission ne croit pas devoir ordonner l'extension demandée relativement à l'obligation des compagnies de chemin de fer touchant le poids qui doit être transporté à ce taux.

Le sous-commissaire en chef Scott et le sous-commissaire en chef Nantel, approuvent la décision.

APPENDICE "D".

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre pour le dixième rapport de la commission, un mémoire des listes touchant le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les téléphones, les télégraphes, les wagons-dortoirs et les wagons salons, telles que soumises à la commission, du 1er novembre 1904 au 31 mars 1914, et du 1er avril 1914 au 31 mars 1915; et aussi, des ordonnances les plus importantes concernant le trafic, émises par la commission, du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

LISTES REÇUES DU 1ER NOVEMBRE 1904 JUSQU'AU 31 MARS 1914 INCLUSIVEMENT.

FRET—			
Tarifs locaux	7,253		
Suppléments	16,672	23,925	
Tarifs conjoints	15,028		
Suppléments	49,842	64,870	
Tarifs internationaux	62,548		
Suppléments	205,594	268,142	
			356,937
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux	6,270		
Suppléments	6,818	13,088	
Tarifs conjoints	3,375		
Suppléments	6,157	9,532	
Tarifs internationaux	10,968		
Suppléments	15,528	26,496	
			49,116
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux—	4,673		
Suppléments	49,992	54,665	
Tarifs conjoints	2,694		
Suppléments	10,587	13,821	
Tarifs internationaux	1,766		
Suppléments	956	2,722	
			70,668
TELEPHONES—			
Tarifs locaux	908		
Suppléments	844	1,752	
Tarifs conjoints	2,018		
Suppléments	2,925	4,943	
Tarifs internationaux	426		
Suppléments	4,795	5,221	
			11,916
TELEGRAPHES—			
Tarifs	89		
Suppléments	86		175
WAGONS-DORTOIRS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs locaux	52		
Suppléments	44	96	
Tarifs conjoints	25		
Suppléments	41	66	
Tarifs internationaux	35		
Suppléments	66	101	
			263
Grand total des listes			489,075

LISTES REÇUES DU 1ER AVRIL 1914 JUSQU'AU 31 MARS 1915 INCLUSIVEMENT.

FRET—			
Tarifs locaux	1,257		
Suppléments	2,383	3,640	
Tarifs conjoints	3,065		
Suppléments	6,240	9,305	
Tarifs internationaux	17,190		
Suppléments	40,603	57,793	
			70,738
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux	1,436		
Suppléments	2,139	3,575	
Tarifs conjoints	1,322		
Suppléments	2,178	3,500	
Tarifs internationaux	2,060		
Suppléments	5,502	7,562	
			14,637
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux	122		
Suppléments	1,691	1,813	
Tarifs conjoints	776		
Suppléments	1,071	1,847	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	3	4	
			3,664
TELEPHONES—			
Tarifs locaux	4		
Suppléments	28	32	
Tarifs conjoints	203		
Suppléments	1,609	1,812	
Tarifs internationaux	1		
Suppléments	1,013	1,014	
			2,858
TELEGRAPHES—			
Tarifs	10		
Suppléments	13		23
WAGONS-DORTOIRS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs locaux	4		
Suppléments	14	18	
Tarifs conjoints	3		
Suppléments	19	22	
Tarifs internationaux	9		
Suppléments	48	57	
			97
Grand total des listes			92,017
TOTAL GENERAL			581,092

SOMMAIRE DES ORDONNANCES D'INTERET GENERAL CONCERNANT LE TRAFIC, EMISES AU COURS DE L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1915.

N° 21566, 1er avril 1914.—Approbation du tarif réglementaire de la *Montreal and Southern Counties Ry. Company,* touchant les taux de parcours maximum pour le transport des marchandises, C.R.C. n° 1.

N° 21686, 11 avril 1914.—Extension du service des messageries dans la cité de Regina, Sask., tel qu'établi par l'ordonnance n° 14906, en date du 14 septembre 1911.

N° 21686, 22 avril 1914.—Condamnation de l'augmentation des taux des compagnies de chemin de fer partant de Windsor, Ont., sur la soude caustique et sur le chlorure de chaux, manufacturés à Sandwich, Ont., et expédiés par wagons complets.

N° 21743, 20 avril 1914.—Approbation d'une entente entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation municipale du comté de Brighton, en date du 31 mars 1914, touchant l'échange de services téléphoniques.

N° 21746, 4 mai 1914.—Désapprobation d'une augmentation des taux de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur l'argile de fabrication, de Waterdown à Swansea et Mimico, Ont.

N° 21765, 6 mai 1914.—Approbation du supplément n° 4 de la classification canadienne des messageries n° 3.

N° 21777, 2 mai 1914.—Approbation d'une entente entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Byron touchant l'échange de services téléphoniques.

N° 21781, 7 mai 1914.—Après une nouvelle audition, la *Dominion Sugar Company,* de Wallaceburg, Ont., a obtenu une diminution des taux sur le sucre expédié par wagon complet de Wallaceburg à Toronto et à Hamilton, de 10½ et de 11½ par 100 livres respectivement, sur un minimum de chargement porté à 40,000 livres par wagon.

N° 21786, 8 mai 1914.—Désapprobation de certains avis des compagnies de chemin de fer passant à Windsor, Ont., refusant aux industries situées sur la *Essex Terminal Railway Company* les tarifs conjoints de parcours entier d'après la base de Windsor pour le trafic international.

N° 21789, 12 mai 1914.—Les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern ayant augmenté leurs taux sur le transport du bois à Montréal, pour la livraison locale ou pour l'exportation, pour la saison de 1913, on leur a ordonné de rétablir les taux " d'exportation " de 1912, de Pembroke, Waltham, Maniwaki et les points intermédiaires d'expédition sur la rive nord et sud, y compris Ottawa et Hull.

N° 21802, 13 mai 1914.—Approbation d'une entente entre la compagnie de téléphone Bell et la *Pontiac Rural Telephone Company* touchant l'échange de services téléphoniques.

N° 21877, 26 mai 1914.—La *Canadian Northern Express Company* devra publier des taux conjoints pour le transport des fruits et des légumes du comté de Prince-Edouard à des points situés au delà ou par voie de Smith's-Falls, de concert avec les compagnies de messageries Canadian et Dominion; ces taux ne devront pas dépasser ceux de ces dernières compagnies pour le transport du district de Niagara aux mêmes destinations.

N° 21899, 26 mai 1914.—On accorde à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc le privilège de circuler sur la voie latérale de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* conduisant à l'usine de la *National Steel Car Company,* à Hamilton.

N° 21903, 29 mai 1914.—Approbation d'une entente touchant l'échange de service téléphonique entre la compagnie de téléphone Bell et la *Alanwick Rural Telephone Company.*

N° 125 (ordonnance générale) 30 mai 1914.—Cette ordonnance donne effet au jugement, en date du 6 avril 1914, touchant ce que l'on appelle la cause des taux de l'ouest.

N° 21943, 5 juin 1914.—Cette ordonnance permet l'ouverture d'une partie du chemin de fer *Essex Terminal* pour servir de raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le *Michigan Central* par voie du tunnel Windsor-Détroit.

N° 21946, 2 juin 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de service téléphonique entre la compagnie du téléphone Bell et la *Bobcaygeon Rural Telephone Company.*

N° 21947, 4 juin 1914.—Extension du service de messageries à Banff, Alberta, tel qu'établi par l'ordonnance n° 18740, en date du 20 février 1913.

N° 21958, 8 juin 1914.—Réduction du tarif conjoint des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc sur le coke expédié de la voie latérale de la *Consumer's Gas Company* à Toronto à Toronto-nord, de 95 cents à 65 cents par tonne nette.

N° 21980, 8 juin 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *King Telephone Company.*

N° 21981, 13 juin 1914.—Cette ordonnance fixe les limites du service des messageries dans le village de Mors, Sask.

N° 22007, 8 juin 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la corporation municipale du township de Brooke.

N° 22013, 17 juin 1914.—Approbation, sujette à certaines conditions, du supplément n° 3 de la classification canadienne des marchandises n° 16.

N° 22036, 17 juin 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre le compagnie de téléphone Bell et la *Caradoc-Ekfrid Telephone Company.*

N° 22127, 2 juin 1914.—Ordonnance conjointe de la commission des chemins de fer et de la commission municipale et des chemins de fer d'Ontario, répartissant entre le chemin de fer Grand-Tronc et la *Galt, Preston and Hespeler Street Railway Co.*, le coût de l'installation de voies de garage à Galt, Preston, Berlin et Waterloo, Ont., tel qu'établi par l'ordonnance n° 17064, en date du 5 juillet 1912.

N° 22063, 25 juin 1914.—Extension de la période fixée par l'ordonnance n° 20942, en date du 1er décembre 1913, pour l'approbation des tarifs télégraphiques de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'au 1er décembre 1914.

N° 22064, 25 juin 1914.—Extension de la période fixée par l'ordonnance n° 20946, en date du 1er décembre 1913, pour l'approbation des tarifs de la *Great North Western Telegraph Company*, jusqu'au 1er décembre 1914.

N° 22067, 25 juin 1914.—Extension de la période fixée par l'ordonnance n° 20950, en date du 1er décembre 1913, pour l'approbation des tarifs télégraphiques des compagnies White Pass et Yukon, jusqu'au 1er décembre 1914.

N° 22068, 25 juin 1914.—Extension de la période fixée par l'ordonnance n° 20951, en date du 1er décembre 1913, pour l'approbation des tarifs télégraphiques du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'au 1er décembre 1914.

N° 23115, 3 juillet 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Harrietsville Telephone Association, Limited.*

N° 22162, 6 juillet 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Alice Telephone Company, Limited.*

N° 22163, 7 juillet 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Wallacetown and Lake Shore Telephone Association, Limited.*

N° 22189, 10 juillet 1914.—Rétablissement d'un tarif spécial d'aiguillage en commun de trois dollars par wagon que devra charger la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pour l'échange de trafic entre le chemin de fer Grand-Tronc et la voie de garage de Fergus, Ont., tel qu'établi dans un contrat spécial entre les intéressés.

N° 22200, 11 juillet 1914.—Défense d'expédier par messageries du celluloïde liquide ou en morceaux; cette ordonnance fixe aussi les conditions auxquelles les articles composés entièrement ou partiellement de celluloïde peuvent être transportés par messageries.

N° 22220, 16 juillet 1914.—Extension du taux de Toronto à York, Ont., sur le charbon expédié des chemins voutés de Détroit et de la frontière de Niagara.

N° 22228, 20 juillet 1914.—Amendement du jugement de la commission touchant ce que l'on appelle la cause des taux de l'Ouest, en substituant Thornton à Hinton comme point de jonction des échelles de taux de "Prairie" et de "Mountain" de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

N° 22230, 20 juillet 1914.—Fixation des limites du service des messageries dans le village de Miles, Sask.

N° 22231, 30 juillet 1914.—Amendement de l'ordonnance n° 19849, en date du 30 mai 1913, à l'effet d'étendre les limites du service gratis des messageries, y établi, à Saint-Boniface, Man.

N° 22237, 18 juillet 1914.—Demande aux compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien d'établir des tarifs spéciaux de taux " arbitraires " devant s'appliquer au Canada sur le transport entier du bois expédié de points situés au sud des rivières Ohio et Potomac.

N° 22246, 22 juillet 1914.—Extension des limites fixées par l'ordonnance n° 13413, en date du 31 décembre 1912, pour le service gratis des messageries à Winnipeg, Man.

N° 129 (ordonnance générale) 22 juillet 1914.—Aucun droit contenu dans un tarif spécial ou compétitif de fret ou de messageries ne devra être augmenté avant qu'il n'ait été en vigueur pendant au moins trente jours. Les demandes de suspension ou de remise à plus tard de toute augmentation de taux ou de charge devront être soumises à la commission au moins quatorze jours avant la date de mise en vigueur du dit taux ou de la dite charge, pourvu que la commission puisse changer cette demande de sa propre initiative ou sur représentations spéciales.

N° 22315, 4 août 1914.—Extensions des limites fixées dans l'ordonnance n° 19,533, en date du 9 juin 1913, pour le service gratis des messageries à Windsor, Ont.

N° 22337, 5 août 1914.—Approbation du tarif maximum réglementaire pour le transport des marchandises, C.R.C. n° O—793, applicable localement à partir du 1er septembre 1914, entre des stations sur les voies ferrées du chemin de fer Canadian-Northern à l'ouest de Port-Arthur et y compris cette dernière ville, dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

N° 22374, 10 août 1914.—Extension des limites fixées dans les ordonnances n°s 14906 et 21629, pour le service gratis des messageries à Regina, Sask.

N° 22412, 17 août 1914.—Approbation du tarif maximum réglementaire pour le transport des marchandises, C.R.C, n° 1948, applicable localement à partir du 1er septembre 1914, entre des stations et des ports d'escale sur les voies de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Port-Arthur, cette dernière ville comprise, dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

N° 22419, 20 août 1914.—Approbation du tarif maximum réglementaire, C.R.C. n° 4439, applicable entre les bureaux de la *Dominion Express Company,* dans l'île de Vancouver.

N° 22454, 14 août 1914.—Ordre est donné à l'*Algoma Central Railway Company* de maintenir, en rétablissant les tarifs annulés, l'exploitation et l'entretien de son quai, à Michipicoten, Ont., afin d'accommoder le trafic à cet endroit.

N° 22456, 17 août 1914.—Approbation du supplément n° 6 à la classification canadienne des messageries n° 3.

N° 22474, 31 août 1914.—Approbation du tarif maximum réglementaire, C.R.C. n° 22, pour le transport des marchandises, applicable localement à partir du 1er septembre 1914, entre les stations sur les voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur, cette dernière ville comprise, dans les provinces d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique.

N° 22482, 31 août 1914.—Approbation d'un entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation municipale du township de Waterloo, Ont.

N° 22486, 1er septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Muskoka, Victoria and Haliburton Telephone Company, Limited.*

N° 22490, 4 septembre 1914.—Approbation des tarifs maximums réglementaires, C.R.C. n° 1057 à 1063, inclusivement, pour le transport des marchandises, applicables localement à partir du 1er septembre 1914, entre les stations sur les voies de la compagnie du chemin de fer Great-Northern, dans le Manitoba et la Colombie-Britannique.

N° 22497, 3 septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Thedford, Arkona and East Lambton Telephone Company, Limited.*

N° 22498, 3 septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Lambton Telephone Company, Limited.*

N° 22544, 14 septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Huntsville and Lake of Bays Telephone Company, Limited.*

N° 22547, 14 septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Second Line Drummond Telephone Company, Limited.*

N° 22572, 17 septembre 1914.—Approbation d'une entente pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation municipale du township de Pelee.

N° 22591, 22 septembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport de l'*International Bridge and Terminal Company,* C.R.C n° 1.

N° 22607, 23 septembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport de la *British Columbia Electric Railway Company,* C.R.C. n° 23, devant s'appliquer entre les stations de la compagnie sur le chemin de fer Vancouver et Ile Lulu et le chemin de fer Vancouver, Fraser Valley & Southern.

N° 22632, 21 septembre 1914.—Etendant les limites du camionnage gratuit de la compagnie des messageries Dominion à Swift-Current, Sask., telles que fixées par l'ordonnance n° 20463, le 20 septembre 1913.

N° 132 (ordonnance générale) 2 octobre 1914.—Rétablissant les arrangements de charges mixtes de wagons relativement aux épiceries et aux fruits séchés, aussi liqueurs étrangères et domestiques à destination de Port-Arthur et d'endroits situés à l'ouest de cette ville, les dits arrangements devant être annulés par les voituriers le 1er septembre 1914.

N° 22652, 30 septembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de la rivière Brûlée, Limitée.

N° 22657, 2 octobre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, C.R.C. n° 513, devant s'appliquer entre les stations sur les lignes de la compagnie à l'est de Port-Arthur.

N° 22664, 6 octobre 1914.—Prescrivant des taux de denrées réduits sur la pierre concassée, pierre des champs et pierre de blocage de la voie de garage du Grand-Tronc à la pointe du Moulin-à-Vent à des points sur le chemin de fer du Grand-Tronc et sur le chemin de fer Michigan-Central, dans le district de Niagara.

N° 22705, 13 octobre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier, C.R.C n° E-1 du département des messageries de la compagnie du chemin de fer Halifax et Sud-Ouest.

N° 22720, 13 octobre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Sparta Rural Telephone Company,* Limitée.

N° 22777, 27 octobre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Ham-Sud, Limitée.

N° 22779, 28 octobre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport, C.R.C. n° 268, de la compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

N° 22793, 31 octobre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport de la compagnie du chemin de fer Grand-Nord, C.R.C. n° V-36, s'appliquant entre les stations sur le chemin de fer Victoria et Sidney.

N° 22802, 3 novembre 1914.—Définissant l'étendue dans laquelle, à Kentville, N.-E., les péages de la compagnie des messageries Dominion, devront comprendre la cueillette et la livraison.

N° 22821, 2 novembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Chapleau Rural Telephone Company, Limited.*

N° 22834, 7 novembre 1914.—Définissant l'étendue, à Red-Deer, Alberta, dans laquelle les taux de la compagnie des messageries Dominion devront comprendre la cueillette et la livraison.

N° 22860, 10 novembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Thessalon.

N° 22864, 12 novembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Saint-Paul de Chester.

N° 22873, 16 novembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport C.R.C. n° 3, du département des messageries de la compagnie du chemin de fer Montréal et comtés du sud, devant s'appliquer entre Montréal et Longueuil et les points intermédiaires.

N° 22874, 16 novembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Electrique de Lotbinière.

N° 22895, 25 novembre 1914.—Approuvant le supplément n° 4 à la Classification Canadienne de Transport n° 16.

N° 22901, 25 novembre 1914.—Prolongeant jusqu'au 1er juillet 1915, le temps limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des péages pour la transmission des dépêches entre des endroits au Canada à l'ouest de et y compris Sudbury, et des points à l'est de ces endroits et à l'est de et y compris Windsor, Ont., exigés par les télégraphes de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

N° 22902, 25 novembre 1914.—Prolongeant jusqu'au 1er juillet 1915 le temps limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des péages pour la transmission des dépêches entre des endroits au Canada à l'ouest de North-Bay, aussi entre des points à l'ouest de North-Bay et des points à l'est de cet endroit et à l'est de et y compris Windsor, Ont., exigés par la compagnie de télégraphe *Great North Western* du Canada.

N° 22903, 25 novembre 1914.—Prolongeant de nouveau jusqu'au 1er juillet 1915 le temps limité par l'article 4, chapitre 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des péages pour la transmission des dépêches entre des endroits au Canada, sauf entre les bureaux locaux sur la division d'Ottawa, et entre ces points et Stanton, Vermont, exigés par la compagnie du télégraphe Grand-Tronc-Pacifique.

N° 22904, 25 novembre 1914.—Prolongeant de nouveau jusqu'au 1er juillet 1915 le temps limité par l'article 4, chapître 61, 7-8 Edouard VII, pour l'approbation des péages pour la transmission des dépêches entre les points au Canada, exigés par la route White-Pass et Yukon.

N° 22921, 26 novembre 1914.—Approuvant le tarif de transport maximum régulier, C.R.C. n° 27, de la compagnie du chemin de fer Kettle-Valley, devant s'appliquer aux stations dans la Colombie-Anglaise.

N° 22949, 3 décembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° E-488, de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, devant s'appliquer entre les stations de la compagnie à l'est de et y compris Port-Arthur, dans les provinces d'Ontario et de Québec, sur la base de 3c. par mille.

N° 22953, 2 décembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone local de Ham-Nord.

N° 22955, 4 décembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport C.R.C. n° F-1, de la compagnie du chemin de fer Halifax et Sud-Ouest.

N° 22962, 4 décembre 1914.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° P-1, de la compagnie du chemin de fer Halifax et Sud-Ouest, sur la base de 3c. par mille.

N° 22973, 7 décembre 1914.—Sanctionnant certains changements d'ordre mineur et certaines adjonctions aux reçus de marchandises de messageries préalablement prescrits par la commission.

N° 22976, 10 décembre 1914.—Définissant les limites de l'étendue, à Saint-Jérôme, P.Q., dans laquelle le péage de la compagnie des messageries Dominion comprennent la cueillette et la livraison.

N° 22991, 17 décembre 1914.—Définissant les limites de la livraison pour les marchandises transportées par messageries à Lacombe, Alberta.

N° 23008, 11 décembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du village de Bruxelles.

N° 23011, 17 décembre 1914.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Princeton et Drumbo, Limitée.

N° 133 (ordonnance générale), 19 décembre 1914.—Suspendant l'annulation proposée, par les compagnies de chemin de fer, le 1er janvier 1915, des arrangements en vertu desquels des charges mixtes de wagons de boissons étrangères, et des charges mixtes de wagons d'épiceries, considérées comme étant de 5e classe lorsque les charges de wagons sont régulières, et de fruits secs, considérés comme 4e classe en charges de wagons régulières, sont transportés d'après leurs taux respectifs par charges de wagons entre les points à l'ouest de et y compris Port-Arthur, et jusqu'à ces endroits à partir de points d'expédition situés à l'est.

N° 23022, 23 décembre 1914.—Définissant les limites de la cueillette et de la livraison des marchandises par messageries à Cobalt, Ontario.

N° 23116, 9 janvier 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Central Dufferin Telephone Association*, Limitée.

N° 23137, 11 janvier 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Canadienne.

N° 23138, 13 janvier 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Dover.

N° 23197, 23 janvier 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Elmsley South Rural Telephone Company*.

N° 134 (ordonnance générale), 25 janvier 1915.—Exigeant que les compagnies de chemin de fer à l'ouest du lac Supérieur, avant de recevoir l'autorisation de faire le service de transport sur tout prolongement de leur réseau actuel de voies ferrées, en sus des tarifs réguliers, publient et produisent les tarifs supplémentaires appropriés de classe spéciale ou de "ville", les tarifs de parcours des denrées, les tarifs spéciaux sur le grain jusqu'aux têtes de ligne du lac Supérieur, et sur le bois de construction de la Colombie-Britannique, tels que ces tarifs pourront être applicables aux territoires devant être desservis par les dites nouvelles lignes.

N° 23243, 1er février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la Corporation Episcopale Catholique Romaine du diocèse de Kingston.

N° 23244, 1er février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Plummer, Aberdeen and Galbraith Rural Telephone Association, Limited.*

N° 23246, 4 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Apsley.

N° 23255, 5 février 1915.—Définissant l'étendue dans laquelle les compagnies de messageries devront faire gratuitement le service de cueillette et de livraison à Fort-Frances, Ont.

N° 23256, 5 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Thamesville, Limitée.

N° 23263, 6 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone de Katevale.

N° 23332, 23 février 1915.—Prescrivant une base pour taux conjoints de transport du bois entre le chemin de fer de la *Western Canada Power Company* et le chemin de fer Pacifique-Canadien *via* Ruskin, C.-B.

N° 23351, 23 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Sunderland, Limitée.

N° 23352, 23 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Stroud, Limitée; la municipalité du township de Johnson et la municipalité du township de Tarbutt et de Tarbutt supplémentaire.

N° 23362, 25 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du village de Blyth.

N° 23364, 27 février 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la municipalité du township de Laird, et rescindant l'ordonnance n° 9653, datée du 21 février 1910, approuvant une convention préalable.

N° 23368, 1er mars 1915.—Approuvant une convention pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Tarentrous Telephone Company,* Limitée, et rescindant l'ordonnance n° 12251, datée du 11 novembre 1910, approuvant une convention préalable.

N° 23375, 26 février 1915.—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Canadien-Nord sont conjointement requises de publier un tarif de taux conjoints sur la houille, à partir de Prescott, Ont., provenant des Etats-Unis, jusqu'à tous les points sur cette partie du chemin de fer Canadien-Nord ci-devant connue sous le nom du chemin de fer Brockville, Westport et Nord-Ouest, *via* Lyn.

N° 23392, 4 mars 1915.—La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est requise d'accepter des consignations de marchandises périssables dans des wagons chauffés durant la saison d'hiver sur toutes ses lignes à l'ouest de Port-Arthur, et les termes et conditions du transport sont prescrites.

N° 23414, 13 mars 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *West Garafraxa Telephone Cooperative Association,* Limitée.

N° 135 (ordonnance générale), 22 mars 1915.—Etablissant des bases pour les taux de denrées sur le papier à journaux par charges de wagons, à partir des endroits de fabrication dans l'est du Canada jusqu'à des points à l'ouest de Fort-William.

N° 23444, 23 mars 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et l'*Ayr Rural Telephone Company, Limited.*

N° 23447, 12 mars 1915.—Approuvant le tarif régulier du transport des voyageurs, C.R.C., n° 1 de la compagnie Electrique de Hull.

N° 23455, 24 mars 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone East-Gray, Limitée.

N° 23461, 24 mars 1915.—Approuvant une convention pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la compagnie de téléphone Wakefield et Masham.

N° 136 (ordonnance générale) 25 mars 1915.—Approuvant une formule modifiée de contrat spécial ou " libération " limitant la responsabilité des voituriers relativement au transport des effets de ménage, meubles et effets de colons (d'occasion).

N° 137 (ordonnance générale), 26 mars 1915.—Approuvant un amendement à la classification des messageries pour le Canada, n° 3, établissant une base de taux pour les batteries d'accumulateurs, et aussi les conditions de transport de ces batteries.

N° 138 (ordonnance générale), 25 mars 1915.—Approuvant un amendement à la classification des messageries pour le Canada, n° 3, établissant une base de taux pour le transport des pellicules de vues animées, aussi les conditions de transport de ces pellicules.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. HARDWELL.

ANNEXE "E".

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LE DEPARTEMENT DU GENIE DEPUIS LE 1ER AVRIL 1914 JUSQU'AU 31 MARS 1915.

1er avril.—Inspection du drainage sur le chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western, re* plainte de P. J. Roach, de Cherrywood, Ontario.

1er avril.—Inspection d'un demi-enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Nord par le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement du Nid-de-Corbeau, au lac Baynes, C.-B.

4 avril.—Inspection d'appareil d'enclenchement au croisement de la double voie du chemin de fer Pacifique-Canadien par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc, à Milton, Ont.

7 avril.—Inspection du pont n° 11.3, subdivision de Stanbridge, Québec, chemin de fer Pacifique-Canadien.

9 avril.—Inspection du pont n° 18·7, subdivision de Saint-Gabriel, Québec, chemin de fer Pacifique-Canadien.

13 avril.—Inspection pour faire disparaître les restrictions de vitesse sur le Kootenay-Central (C.P.C.) du poteau milliaire 0 à 41.

15 avril.—Inspection pour le trafic de la subdivision de Lethbridge, pont 91.1, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

15 avril.—Inspection pour le trafic de la subdivision de Lethbridge, pont 15.6, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

15 avril.—Inspection de ponceau *re* plainte de compagnie d'exploitation forestière, subdivision de Kingston et Pembrooke, Clyde-Forks, Ont., chemin de fer Pacifique-Canadien.

20 avril.—Inspection d'aiguillage d'enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la ligne Calgary-Edmonton par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans la ville de Calgary.

21 avril.—Inspection pour aiguillage d'enclenchement de trafic croisant le chemin de fer Pacifique-Canadien, section 35-24-27, à l'ouest du 4e méridien, par le chemin de fer Canadien-Nord, subdivision de Calgary.

22 avril.—Inspection des croisements des rues Cain, Edward, Aaron, Weber et Waterloo sur le chemin de fer Grand-Tronc à Berlin, Ont.

24 avril.—Inspection de l'aiguillage d'enclenchement au croisement du chemin de fer Hamilton-Radial, par le chemin Toronto, Hamilton et Buffalo, à la rue Barton, Hamilton, Ont.

24 avril.—Inspection du drainage de l'Anse Sherman, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Hamilton, Ont.

24 avril.—Inspection de la rue Bridge, Yarker, Ont., *re* plainte concernant l'état du croisement du chemin de fer Canadien-Nord.

24 avril.—Inspection de la ligne relativement aux clôtures sur l'embranchement Montfort du chemin de fer Canadien-Nord de Québec.

28 avril.—Inspection pour l'ouverture au trafic de l'embranchement Young-Prince-Albert, de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à partir de Wakaw, poteaux milliaire 57, jusqu'à l'extrémité de la voie, poteau milliaire 87, distance 30 milles.

30 avril.—Inspection pour l'ouverture au trafic de la ligne nord-est de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à double voie depuis le poteau milliaire 0 jusqu'à 9.92, et la seconde voie de la subdivision d'Emerson depuis le poteau milliaire

0 jusqu'à 2.03 et la subdivision du Lac du Bonnet, seconde voie de Whittier-Junction, du poteau milliaire 0 à 2.90.

30 avril.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* outillage d'enclenchement où son embranchement de Brandon croise la voie de la subdivision de la Pointe du Chêne de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, à Woodman, poteau milliaire 5.6.

30 avril.—Inspection d'un ponceau, *re* plainte d'une compagnie d'exploitation forestière, subdivision Kingston et Pembroke, Clyde-Forks, Ont., du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1er mai.—Inspection, ouverture au trafic de l'embranchement de la Pointe-du-Chêne du chemin de fer Canadien-Nord jusqu'à Gypsumville, distance, 97 milles.

2 mai.—Inspection *re* échange entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique à Calgary.

4 mai.—Inspection pour l'ouverture au trafic de la seconde voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current, du poteau milliaire 109.4 à 110.5, distance, 1.1 mille.

5 mai.—Inspection du chemin de fer Canadien-Nord, subdivision de Calgary, *re* ponceau dans le township 31-13-17, à l'ouest du 4e méridien.

5 mai.—Inspection pour l'ouverture au trafic de l'embranchement de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Woodrow, poteau milliaire 145.7 à Shaunavon, 230.8, distance, 85.1 milles, afin de faire disparaître la limitation de vitesse à 18 milles par heure sur les premiers 62 milles, et de 10 milles par heure sur les 23.1 autres milles.

5 mai.—Inspection du pont n° 133.28 sur la subdivision de Sudbury du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 mai.—Inspection du drainage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien dans le township de McDonald, près du Sault-Sainte-Marie, Ontario.

6 mai.—Inspection de la voie du chemin de fer Wabash, Ekfrid, Ont.

7 mai.—Inspection du travail fait au croisement du chemin public sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc à la voie de garage de Prairie, Ontario.

7 mai.—Inspection du remblai du chemin de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, de Sudbury au lac Joseph, Ontario.

8 mai.—Inspection de l'embranchement McPherson à deux milles à l'ouest de Puslinch, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

8 mai.—Inspection de la voie de garage du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Toronto, Ontario.

8 mai.—Inspection de ponts, division du Milieu, district 15 du chemin de fer Grand-Tronc, Ont.

11 mai.—Inspection du croisement de la rue sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, *re* protection demandée par la ville de Trois-Rivières, P.Q.

12 mai.—Inspection du tracé projeté du chemin de fer Lac Erié et Septentrional à Port-Dover, Ontario.

12 mai.—Inspection du chemin de fer Grand-Nord, *re* passage inférieur sur la rue Cox, Fernie, C.-B.

13 mai.—Inspection de l'emplacement de la station et des murs de soutènement du chemin de fer Lac Erié et Septentrional, à Brantford, Ontario.

14 mai.—Inspection du pont n° 144.4 du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Portal *re* remplacement du viaduc en chevalets de bois existant.

14 mai.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* remplacement du viaduc en bois existant au pont n° 144.8, subdivision de Portal.

16 mai.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, seconde voie neuve de la ligne-mère entre Saint-Jean et Iberville-Jonction, Saint-Jean, P.Q.

16 mai.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien *re* croisement de ferme pour Damase Goyette, Iberville, P.Q.

16 mai.—Inspection *re* état des clôtures, croisements de chemins, ponts, etc., sur la subdivision Calgary du chemin de fer Canadien-Nord, entre Calgary et Drumheller.

18 mai.—Inspection du chemin de fer Canadien-Nord *re* croisement pour N. Lalonde, Sainte-Geneviève, P.Q.

18 mai.—Inspection pour l'ouverture au trafic du chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Snowflake, distance, 10 milles.

19 mai.—Inspection de la division du sud du chemin de fer Québec, Montréal et Sud *re* réparations à un pont et à un ponceau.

20 mai.—Inspection du travail fait au chemin public, conformément à l'ordonnance de la Commission, Pacifique-Canadien, Melbourne, P.Q.

26 mai.—Inspection du ponceau et de l'aire de déversement du creek Jackson, Grand-Tronc, *re* plaintes des cultivateurs de Saint-Blaise, P.Q.

27 mai.—Inspection de la diversion du chemin de fer Thurlow sous la voie du *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

27 mai.—Inspection du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western* pour l'ouverture au public.

28 mai.—Inspection du passage du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western,* à la rue George, Cobourg, Ontario.

28 mai.—Inspection du passage de ferme de M. Bickle, réseau *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

28 mai.—Inspection des protections données aux tronçons industriels de la rue Wellington, Bowmanville, Ontario, réseau *Cambellford, Lake Ontario and Western.*

28 mai.—Inspection du passage du grand chemin, lot 2, 3e concession, township d'Oso, Ontario, réseau *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

28 mai.—Inspection du passage de grand chemin, lot 2, concession 5, township d'Oso, Ontario, réseau *Campbellford Lake Ontario and Western.*

28 mai.—Inspection du fossé et du ponceau du Pacifique-Canadien, subdivision de Port-McNicoll, *re* plaintes sur le drainage.

4 juin.—Inspection de l'inter-aiguillage du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique à Calgary.

4 juin.—Inspection des passages de rue, ville d'Oshawa, ligne du *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

5 juin.—Inspection touchant la plainte de J. N. Neuret, d'Invermay, Sask., contre le *Canadian Northern, re* fermeture projetée du passage de chemin, sections 2 et 11, ouest du méridien. (Rapportée le 1er décembre 1914).

6 juin.—Inspection du passage du Pacifique-Canadien au mille 112.5, subdivision de Kerrobert.

6 juin.—Inspection pour l'ouverture du trafic du pont 57.1 du Pacifique-Canadien, subdivision des Cascades.

6 juin.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 112.2 du Pacifique-Canadien, subdivision des Cascades.

6 juin.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 113.5 du Pacifique-Canadien, subdivision des Cascades.

6 juin.—Inspection pour l'ouverture au trafic du pont 93.5 du Pacifique-Canadien, subdivision des Cascades.

8 juin.—Inspection pour ouverture au trafic de 2.5 milles de la ligne Esquimalt et Nanaïmo du Pacifique-Canadien, entre Oshborne et Westholme.

8 juin.—Inspection pour ouverture au trafic de la ligne Bassano-Empress du Pacifique-Canadien, du mille 0 au mille 118.3 et de la ligne *Northwest Swift Current,* milles 110.8 à 111.8.

8 juin.—Inspection du viaduc du Pacifique-Canadien, township d'Albion, Cedar-Mills, Ontario.

8 juin.—Inspection du viaduc entre la jonction Saint-Thomas et le garage Talbot, ligne du Père Marquette, Saint-Thomas, Ontario.

9 juin.—Inspection du deuxième rail nouveau du Pacifique-Canadien, entre Herbert, mille 81.9 et Notman, mille 95.1. Subdivision Swift-Current, distance 13.2 milles

10 juin.—Inspection du Grand-Tronc, *re* drainage à Hoards, Ontario, touchant la plainte de D. McAdams.

11 juin.—Inspection du pont du chemin de fer Besserer et Barry's-Bay, sur le creek Egan, à la jonction Besserer, *re* plainte de P. A Bradshaw, de Detlor, Ontario.

11 juin.—Inspection du pont du Pacifique-Canadien sur le creek la Croix, mille 69.

12 juin.—Inspection du clôturage du Pacifique-Canadien entre Coldwater et Orillia, Ontario.

12 juin.—Inspection du chemin de ferme diverti de H. Lafferby, sur le puits de ballast du Grand-Tronc, à Trenton, Ontario.

12 juin.—Inspection du passage à bestiaux de W. L. Vandervoor, sur le *Canadian Northern Ontario* et le *Campbellford, Lake Ontario and Western,* à Belleville, Ont.

12 juin.—Inspection du *Canadian Northern, re* prolongement du délai pour les transports entre Avonlea et Gravelbourg.

12 juin.—Inspection du *Canadian Northern,* subdivision de Kindersley, entre Saskatoon et Rosetown, distance de 72 milles, et entre Rosetown et Kindersley, distance de 54.1 milles, en vue de contremander les restrictions sur la vitesse.

12 juin.—Inspection du *Great Northern, re* état du chemin Nord, près de New-Westminster, Colombie-Britannique.

12 juin.—Inspection du *Great Northern*, quant au trafic du chemin de fer Vancouver et Lulu Island, avenue Third, à la rue Granville.

13 juin.—Inspection du Pacifique-Canadien, embranchement Winnipeg-Beach, *re* construction convenable de ponceaux sous ses voies à chacune des concessions suivantes de routes publiques.

Chemin entre les lots riverains 103 et 104.
" " " 119 et 120.
" " sections 2 et 10-17-4-E.M.P.
" " " 15 et 22-17-4-E.P.M.
Avenue Greenwood, ville de Selkirk.

13 juin.—Inspection du Pacifique-Canadien, *re* construction d'un ponceau sur l'avenue Greenwood, Selkirk, Manitoba.

16 juin.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, *re* emplacement d'une voie blanche où le tronc entre dans Prince-Albert, traversant la rivière Saskatchewan-sud, à Saint-Louis.

16 juin.—Inspection du chemin de fer Kettle-Valley (Pacifique-Canadien), *re* passage du chemin public sur la voie, est de Penticton, près du mille 53.

16 juin.—Inspection du tronçon Kettle-Valley du Pacifique-Canadien, *re* passage des rues Main et Germyn et l'avenue Calgary, à Penticton.

18 juin.—Inspection du pont du Vermont-Central sur le chemin riverain, Richelieu, Québec.

18 juin.—Inspection du Pacifique-Canadien, embranchement de Pheasant-Hills, pour passage d'une canalisation sous la voie, section 29-34-25, ouest du 2e méridien.

22 juin.—Inspection du viaduc projeté à St-James, Winnipeg.

23 juin.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision de Moosejaw, première diversion à l'est de McLean, milles 66.5 à 68.5, soit une distance de deux milles.

23 juin.—Inspection du *Medicine-Hat-Southern, re* permission surpasser le Pacifique-Canadien.

23 juin.—Inspection du Québec-Oriental, péninsule gaspésienne, *re* ordonnance de la commission.

23 juin.—Inspection du tracé du Québec-Oriental, *re* clôturage dans le township de Mann.

24 juin.—Inspection du ponceau de l'Atlantic, Québec and Western, *re* drainage, touchant la plainte de A. Lelièvre, Petite-Rivière-Est.

24 juin.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, embranchement Gleichen-Sheppard, subdivision de Medicine-Hat, milles 0 à 40·84.

24 juin.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, *re* retard dans l'achèvement de la la ligne à Moosejaw, et de la construction d'une gare en cet endroit.

24 juin.—Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement Port-Moody du Pacifique-Canadien, division de la Colombie-Britannique.

25 juin.—Inspection du passage de la rue Main, Orono, Ontario, par le Canadian-Northern.

25 juin.—Inspection de la voie blanche de quai du Grand-Tronc, rue Main, Collendar, Ont., *re* plainte du township de Himsworth.

25 juin.—Inspection du passage de grand chemin entre les concessions 4 et 5 township de Portland, par le Canadian-Northern.

25 juin.—Inspection du passage du chemin Kingston, près de Belleville, Ont. réseau Campbellford, Lake Ontario and Western.

26 juin.—Inspection du Canadian-Northern, *re* tronçon de desserte de la David Bowman Coal and Supply Company, Limited, ¼ s. o. de la section 18, rang 4, O., au nord de la Pointe-du-Chêne, Manitoba.

26 juin.—Inspection du passage de tronçon du Canadian-Northern, rue Pembina, pour la desserte de la Winnipeg Sandstone Brick Company.

26 juin.—Inspection, pour ouverture au trafic de l'embranchement sud-est de Moosejaw, Pacifique-Canadien, du mille 27.4 au mille 35, distance de 7·6 milles.

27 juin.—Inspection du Pacifique-Canadien, *re* réflections entre les rues Franklin et Donald, pour élaguer le passage double de la rue Franklin, droit au nord de la rue Arthur, touchant la plainte de la ville de Fort William, Ontario.

27 juin.—Inspection de la ville de Fort William, *re* passage des chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique par un tunnel à la rue James.

27 juin.—Inspection des ponts et ponceaux du Québec Oriental, entre Métapédia et New-Carlisle, P.Q.

29 juin.—Inspection du Canadian-Northern, pour enlèvement des restrictions sur la vitesse entre Vègreville et Drumheller, mille 0 à mille 173.

29 juin.—Inspection d'un projet de passage à bestiaux, ferme de John Vaillant, lots 28-29-30, concession 9, township de Ross, comté de Renfrew, Canadian-Northern-Ontario.

30 juin.—Inspection du passage de ruelle, ferme de A. D. Palmer ,lot 40, 9e concession, township de Ross, Canadian-Northern-Ontario.

29 juin.—Inspection du Canadian-Northern-Ontario, entre Newburgh et Ottawa, *re* enlèvement des restrictions sur la vitesse.

29 juin.—Inspection de la subdivision Athabaska du Canadian-Northern, *re* enlèvement des restrictions sur la vitesse.

1er juillet.—Inspection pour ouverture au trafic du tronçon Ansley du Pacifique-Canadien, Medicine-Hat, distance, deux milles.

3 juillet.—Inspection de la subdivision Red-Deer du Pacifique-Canadien, mille 2·5, pour la ville de Calgary, en prévision d'une voie blanche.

6 juillet.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique *re* condition du chemin, Avenue Empire, au sujet de la plainte des propriétaires fonciers de la ville de Fort William, Ontario.

6 juillet.—Inspection du tunnel de la rue Jane, Toronto, Ont., ligne du Pacifique-Canadian, *re* drainage.

7 juillet.—Inspection du Pacifique-Canadian, rue Armstrong, Parry Sound, *re* tunnel.

7 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic de pont de l'avenue Syndicate, Fort William, Ont., subdivision Manitoba.

8 juillet.—Inspection conjointe du pont incendié n° 2080 du Canadian-Northern, près de la Passe de l'Ours, subdivision d'Atikokan.

8 juillet.—Inspection du terrassement du Canadian-Northern, ligne Winnipeg-Fort-William, P.M. 100.

9 juillet.—Inspection de l'installation du Grand-Tronc, au passage de la rue Queen, Ottawa, Ont.

10 juillet.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, *re* retards dans l'achèvement de la ligne et la construction d'une gare à Moosejaw,—plainte du Board of Trade de Moosejaw.

10 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement Kaslo-Slocan du Pacifique-Canadien, division de la Colombie-Britannique.

10 juillet.—Inspection du Pacifique-Canadien *re* plainte des citoyens de Vancouver et de North Vancouver contre la modification des plans du tunnel de piétons de la traverse de North Vancouver.

10 juillet.—Inspection du drainage, ferme de Duncan Reid, moitié ouest du lot 15, 1ère concession, township de Trafalgar, un mille à l'ouest de Milton, ligne du Pacifique-Canadien.

10 juillet.—Inspection du passage de chemin public, immédiatement à l'ouest de la gare de Goldstone, Grand-Tronc.

10 juillet.—Inspection du passage projeté à bestiaux, ferme de M. Lasher, township de Camden, réseau *Campbellford, Lake Ontario and Western.*

10 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 15·3 de la subdivision du lac LaFlèche, Pacifique-Canadien.

13 juillet.—Inspection des clôtures du Grand-Tronc, *re* plainte de M. F. McVian, London, Ontario.

14 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic de la subdivision de Broadview du Pacifique-Canadien, du mille 28·0 à Turtleford, mille 57.

15 juillet.—Inspection du passage de la réserve de route entre les concessions 6 et 7, township de Tay, Grand-Tronc.

21 juillet.—Inspection du *Canadian Northern,* ligne Battleford-Nord-Ouest, entre Edam, mille 38, à Turtleford, mille 57.

22 juillet.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique à Prince George, *re* emplacement de la gare.

22 juillet.—Inspection d'interchangement entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, à Calgary.

22 juillet.—Inspection du *Canadian Northern* à Le-Pas Manitoba, touchant le service ferroviaire et l'accommodement de gare.

22 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, embranchement Lacombe, de Kerrobert, mille 221·3 à Monitor, mille 149, distance, 72·2 milles.

24 juillet.—Inspection de la *Birds' Hill Sand Company, re* enlèvement du tronçon entretenu par cette compagnie sur une partie de la réserve routière entre les sections 23 et 24, et 25 et 26, et exigeant le rétablissement de la réserve routière à sa condition antérieur à l'établissement du tronçon, ou pour faire établir par la commission les conditions du service continu relativement à la municipalité rurale de Springfield, Manitoba.

26 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, Alberta-Central, du mille 0 au mille 64.5.

30 juillet.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, jonction McBridge à Courtnay, distance de 45 milles.

1er août.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision Thompson, mille 1.1 à 1.45; mille 1.85 à 2.25; mille 4.1 à 4.2; et mille 6.3 à 7.7.

1er août.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision des Cascades, pont 101.5.

1er août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 79.1 de la subdivision des Cascades du Pacifique-Canadien.

1er août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 75.6 de la subdivision des Cascades du Pacifique-Canadien.

1er août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont 50.1 de la subdivision des Cascades du Pacifique-Canadien.

2 août.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, milles 1.4 à 1.6; 1.8 à 2.3; 4.8 à 5.8; 7.7 à 10.4; 14.8 à 15.4; 18.6 à 20.2; 22.4 à 23.8; 113.25 à 114.2; 120.4 à 121.8; 123.4 à 123.4 à 123.7; 126.0 à 128.9.

3 août.—Inspection du pont du Pacifique-Canadien, mille 78.4 de la subdivision de Moosejaw du Pacifique-Canadien.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 17.7 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 14.3 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 9.6 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 32.4 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 5.9 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

3 août.—Inspection pour ouverture au trafic du n° 11.9 du Pacifique-Canadien, subdivision de Brandon.

4 août.—Inspection pour ouverture au trafic de l'embranchement Weyburn-ouest du Pacifique-Canadien, entre Shaunavon, mille 230.8 à Govanlock, mille 307.3, distance de 76.5 milles.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 87.0 du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 92.1 du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 109.4 du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 101.2 du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du pont n° 73.4 du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current.

5 août.—Inspection du Pacifique-Canadien, embranchement Suffield-Blackle, mille 26.3 à 57.2, *re* enlèvement des restrictions sur la vitesse.

5 août.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, embranchement Suffield-Blackie, mille 57.2 à mille 84.

5 août.—Inspection du Pacifique-Canadien, division de la Colombie-Britannique, *re* prolongement de l'embranchement Waldo, touchant la requête de la *Ross-Saskatoon Lumber Company.*

7 août.—Inspection pour ouverture au trafic du Kootenay-Central (Pacifique-Canadien), mille 41 à 59.

7 août.—Inspection du Pacifique-Canadien, subdivision Laggan, *re* condition du revêtement de bois des tunnels et changement d'horaire des trains 2 et 3.

10 août.—Inspection et arbitrage entre la ville de Calgary et le Pacifique-Canadien, *re* péages discutés du tunnel de la Neuvième avenue, Calgary.

10 août.—Inspection touchant la plainte de la ville de Kenora, Ont., faite par l'entremise du maire J. R. Britt, au sujet des entraves qu'impose à la navigation le pont traversant les voies navigables de ladite ville, contrôlé par la *Rat Portage Lumber Company* et le Pacifique-Canadien.

13 août.—Inspection de l'embranchement Asquith-Conquest du Pacifique-Canadien entre un endroit de l'embranchement des Buttes du Faisan, près d'Asquith, soit 1.62 milles, à un endroit rapproché de Conquest sur l'embranchement nord-ouest de Moosejaw, et aussi *re* construction du Pacifique-Canadien sur les chemins publics, du mille 0 à 41.6.

14 août.—Inspection du *Canadian Northern*, dans la municipalité de Whitehead *re* condition des passages.

19 août.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, *re* élargissement du chemin au passage au nord de Balcarres, Sask., touchant la plainte de la municipalité rurale d'Abernethy, n° 186.

26 août.—Inspection pour ouverture au trafic du *Canadian Northern*, subdivision de Wakopa, entre Adolpha, mille 51.84 et le mille 79.70, distance de 27.86 milles.

26 août.—Inspection du Grand-Tronc, *re* prolongement projeté de la rue Albert à travers les terrains de ladite compagnie, à Victoriaville, P.Q.

29 août.—Inspection de la *Dominion Lumber and Fuel Company*, et *T. D. Robinson and Sons, Ltd.*, *re* tronçons.

29 août.—Inspection pour ouverture au trafic du *Canadian Northern re* nouvelle voie élevée à marchandises sur la rivière Assiniboine, viaduc sur la rue Main, et chevalet reliant l'ancienne ligne à la rue Clark, de l'extrémité est de la rivière Assiniboine à la rue Clark, distance de 3,600 pieds.

2 septembre.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision de Moosejaw, diversion simple, mille 50 à mille 59.8, distance de 9.8 mille et une nouvelle deuxième voie entre le mille 59.8 à 67.6, distance de 7.8 milles.

2 septembre.—Inspection touchant la plainte de la municipalité de Qu'Appelle contre un passage tel que construit du côté est de la ville, et connu sous le nom de rue Pasqua.

2 septembre.—Inspection d'un passage projeté de ferme pour Mme Copeland, près de Deep-Brooke, réseau Dominion-Atlantic.

3 septembre.—Inspection de l'embranchement North-Mountain du Dominion-Atlantic, pour ouverture au trafic.

4 septembre.—Inspection de la jauge enregistreuse combinée Downie pour rails à presqu'île, Maine.

4 septembre.—Inspection pour ouverture au trafic du Pacifique-Canadien, subdivision d Broadview, deuxième voie entre le mille 116.8 à Percival, mille 123.8 distance de sept milles.

8 septembre.—Inspection pour ouverture au trafic du Canadian-Northern, en partie sud le lac La Pluie, Ontario, du mille 226·4 au mille 227·2, distance de 0·8 mille.

10 septembre.—Inspection du Pacifique-Canadien, pour ouverture de sa ligne au trafic entre le mille 42 et la fin du rail, embranchement Oakland, distance de douze milles.

10 septembre.—Inspection du Canadian-Northern *re* accident entre les P.M. 227 et 228, subdivision Kamsack, le 26 novembre 1913.

10 septembre.—Inspection du passage de ferme de Henry Lasher à Roblindale, ligne Campbellford, Lake Ontario and Western.

11 septembre.—Inspection du Pacifique-Canadien *re* construction de voie blanche sur l'avenue Gordon, Winnipeg, jusque dans la propriété de la Canadian Oil Company, Ltd.

14 septembre.—Inspection du Pacifique-Canadien pour ouverture au trafic d'une révision de régalage et de diversions de lignes, embranchement du Sault.

15 septembre.—Inspection du pont de l'Algoma-Central and Hudson Bay au passage inférieur du Pacifique-Canadien, à Sault-Sainte-Marie, Ontario.

15 septembre.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique, *re* réception, livraison, et expédition sur le tronçon actuel qui dessert à l'heure présente la propriété de la Tuxedo Park Company, Limited, la Canada Cement Company et Winnipeg Sud.

15 septembre.—Inspection du Pacifique-Canadien, *re* outillage d'interaiguillage au passage du cul-de-sac Bergem et de la division du Lac-du-Bonnet. (Terminus de Winnipeg).

15 septembre.—Inspection du Pacifique-Canadien, *re* outillage d'interaiguillage là où son embranchement Brandon, au mille 5·6, Woodman, traverse les voies du Canadian-Northern, subdivision de la Pointe-du-Chêne.

15 septembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien *re* projet d'installation d'enclenchement au croisement de son raccourci de Bergen avec son embranchement de Winnipeg Beach (Termini de Winnipeg).

15 septembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien *re* projet d'installation d'enclenchement au croisement de son raccourci de Bergen avec sa subdivision d'Aborg, au mille 3·6 (Termini de Winnipeg).

15 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Nord à McKelvie, *re* élargissement projeté du passage de ferme de John Shields, de Brandon, Man., ¼ N.-O., section 18-9-19, de manière à permettre le passage des instruments aratoires.

15 septembre.—Inspection pour ouvrir à la circulation la *Kettle Valley Railway* (Pacifique-Canadien), à l'ouest de Pentincton, du 17e mille au 40·9e.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, pour ouvrir un passage sur la propriété d'Aug. Erickson, à un demi-mille à l'ouest de Malakwa.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, *re* traverse de ferme pour B. Sederberg.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, pour ouvrir un croisement à partir du chemin du gouvernement.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, pour ouvrir une traverse de ferme sur la propriété de J. Cullie, à un mille à l'est de la gare de Taft.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, pour ouvrir un croisement avec le chemin public à cent verges à l'est de la gare de Malakwa.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, *re* ponceau sous la dite voie ferrée, pour B. Sederberg.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, pour ouvrir un croisement sur la propriété de B. F. Somerville, à un mille et demi à l'ouest de Malakwa.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Malakwa, *re* clôturage.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Craigellachie *re* clôturage par suite de plaintes portées par Charles Fuller et Mike Luckoff.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Craigellachie, *re* traverse de ferme pour A. Drummond.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap, district de Craigellachie, à l'effet de construire des ponceaux sous ladite voie ferrée afin d'y laisser écouler l'eau du lac Willis.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, à Enderby, sur l'embranchement Sicamous à Okanagan, *re* croisement avec le chemin public.

17 septembre.—Inspection de l'*Algoma Central and Hudson Bay Railway* pour ouvrir à la circulation la voie qui relie Aba à Hearst, Ontario.

17 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, division du Lac Supérieur, *re* exemption de clôturage le long de la voie.

17 septembre.—Inspection *re* requête de la *Dominion Lumber and Fuel Company, Limited, et* de T. B. Robinson & Sons, Limited, *re* voie de chargement.

18 septembre.—Inspection du passage à bestiaux sur la ferme de A. G. Waite, à trois milles à l'ouest de la jonction de Streetsville, sur la voie ferrée du Pacifique-Canadien.

20 septembre.—Inspection des ponts de la compagnie du Pacifique-Canadien dans la subdivision de Sudbury.

25 septembre.—Inspection du ponceau 91·1 de la compagnie du Pacifique-Canadien, à Champlain, P.Q., *re* plainte de la municipalité de Champlain.

25 septembre.—Inspection de la voie du Canadian-Northern *re* passage inférieur à l'avenue Station, Shawinigan Falls, P.Q.

25 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Tronc-Pacifique à l'effet de construire un passage de la voie principale de la compagnie à environ mi-chemin entre le 117 et 118e mille, à l'ouest du site de la ville de Zelma et sur la ligne centrale qui s'étend au nord et au sud par la section 21-23-28, O. du 2e M., pour la municipalité rurale de Morris.

25 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, pour ouvrir à la circulation le pont n° 84·55, subdivision de Bredenbury.

26 septembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Red-Deer, pour octroi à P. P. Dick d'une traverse au ¼ S.-O. section 7-31-1, à l'ouest du 5e méridien.

25 septembre.—Inspection pour l'ouverture à la circulation de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, milles 4.4 à 25 et 103.4 à 128.9 de la subdivision de Shuswap, et des milles 0.5 à 5.7, de la subdivision de Thompson.

28 septembre.—Inspection pour ouverture à la circulation du pont n° 45·8, du Pacifique-Canadien, subdivision McAuley (autrefois subdivision de Pheasant Hills).

28 septembre. Inspection de la voie ferrée du Canadian-Northern, subdivision d'Athabaska, *re* ponceaux projetés par suite d'une plainte portée par le district local d'amélioration, n° 549, près de Morinville.

28 septembre.—Inspection de la voie ferrée de la *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* au sujet d'une plainte *re* ponceau, portée par le District n° 540, près de Morinville, entre les sections 5 et 6-25-4 et la section 32-55-24-4.

28 septembre.—Inspection de l'installation d'enclenchement au croisement de la voie de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* avec celle du Canadian-Northern, près de Morinville.

29 septembre.—Inspection de la voie du Pacifique-Canadien, embranchement Virden de 0 mille à 13·5,re projet de dispenser la compagnie de la limitation de vitesse.

30 septembre.—Inspection du passage inférieur au mille 6.3 de la subdivision de Teeswater de la compagnie du Pacifique-Canadien dans le township d'Amaranth.

1er octobre.—Inspection *re* requête de Robert Wallace et autres, de South Norfolk, à l'effet d'obtenir un passage inférieur entre les sections 24 et 25, township 11, rang 12, à l'ouest du méridien principal.

2 octobre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien pour ouvrir à la circulation le pont n° 7, subdivision d'Emerson.

2 octobre.—Inspection de l'installation d'enclenchement des voies ferrées du Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern à l'Epiphanie, Québec.

2 octobre.—Inspection de l'emplacement d'une voie de chargement à l'usage de Hawkins Brothers sur la rue Wakefield, à Parry-Sound, Ont., sur la voie ferrée du Canadian-Northern.

3 octobre.—Inspection du pont de la compagnie de chemin de fer Vermont-Central au-dessus de la grande route *re* plainte de la municipalité du village de Richelieu, Québec.

3 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation du pont n° 18.7 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision d'Emerson.

3 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont n° 14.7 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision d'Emerson.

7 octobre.—Inspection de la voie du Canadian-Northern, à l'ouest d'Edmonton, pour ouverture à la circulation de l'installation d'enclenchement sur la voie ferrée du Grand-Tronc-Pacifique, section 31-53-10, à l'ouest du 5e méridien.

7 octobre.—Inspection de la voie de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway re* installation d'enclenchement au croisement de l'*Oshawa Electric Railway*, Oshawa, Ont.

8 octobre.—Inspection du chemin de fer *Canadian Northern Ontario* entre North-Bay et Capreol pour ouverture à la circulation.

10 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Nord-Canadien, de Avonlea à Gravelburg, distance 79 milles, *re* prolongement de temps.

13 octobre.—Inspection du passage inférieur à Neston, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

14 octobre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Laggan, *re* fumée dans les tunnels Field.

16 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du chemin de fer Kettle Valley (Pacifique-Canadien), du mille 133.7 au 75.6, à l'ouest de Midway.

16 octobre.—Inspection *re* traverse privée de ferme sur la propriété de M. John Shields, à Brandon, Manitoba.

16 octobre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien *re* détournement du chemin Mill, à Kemptville, Ont.

18 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de frontière, au pont 94.

18 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de frontière, au pont 119.2.

19 octobre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien pour ouverture à la circulation du pont 98.1, subdivision McLeod.

19 octobre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision Mountain, *re* traverse de ferme sur la propriété de Mme C. M. Fraser, Revelstoke, C.-B.

19 octobre.—Inspection des voies ferrées du Pacifique-Canadien et du *Great Northern re* requête de la commission du Service public de l'Etat de Montana concernant le service des trains entre Great-Falls et Calgary par voie de Sweetgrass.

20 octobre.—Inspection de la *Canadian Northern Ontario Railway* entre Chaffey's Lock et le puits du chemin de Perth, une distance de 11.4 milles, dans le but de dispenser la compagnie de la limitation de vitesse.

21 octobre.—Inspection du passage à niveau entre les lots 10 et 11, concession 3, township d'Orillia-nord, sur la voie ferrée du Grand-Tronc à l'ouest d'Uhtoff, Ont.

22 octobre.—Inspection de l'emplacement du prolongement projeté du chemin Fisher entre les lots 8 et 9, township de Niagara, traversant la voie ferrée du *Michigan Central.*

22 octobre.—Inspection du passage à niveau situé entre les lots 22 et 23, concession 1, township de Grimsby, sur la voie ferrée *Canadian Northern Ontario.*

22 octobre.—Inspection de passages supérieurs au-dessus du *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway* dans le township de Hope et de Clark, Ontario.

28 octobre.—Inspection des passages inférieurs du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *re* plainte de la municipalité de Ste-Anne de Bellevue concernant le défaut d'égouttement.

31 octobre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie de prolongement de Gimli à Riverston, distance de 26 milles, sur l'embranchement Winnipeg Beach.

2 novembre.—Inspection *re* passage à niveau à l'avenue Syndicate, Fort-William, Ont.

3 novembre.—Inspection de la *Glengary and Stormont Railway re* passage à bestiaux de McGillis, à Dalhousie Mills, Ont.

4 novembre.—Inspection *re* croisement de la voie de chargement des cours à bestiaux du Grand-Tronc-Pacifique avec la voie principale de l'est du Canadian-Northern au chemin de Dawson.

5 novembre.—Inspection de la voie ferrée de la compagnie *Georgian Bay and Seaboard re* passages supérieurs dans le township de Eldon.

6 novembre.—Inspection pour obliger la compagnie du Pacifique-Canadien à régaler une route dans la ville d'Alida, ou pour la perception des taux de la compagnie pour cet emplacement de ville par la municipalité Réciprocité n° 32, par l'entremise de J. A. Leamy, New Home, Sask.

9 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont 24-2 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap.

9 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont 109·36 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision Mountain.

9 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont 117·4 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision de Shuswap.

9 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien *re* requête demandant l'ouverture à la circulation du pont n° 66·6, subdivision de Souris.

9 novembre.—Inspection *re* plainte de la municipalité rurale de Walpole au sujet de passages à niveau sur l'embranchement Maryfield-Lethbridge du chemin de fer Nord-Canadien.

9 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Tronc-Pacifique *re* requête pour une ordonnance autorisant l'exemption permanente de construction et d'entretien de clôtures le long de ses voies à l'ouest de Winnipeg.

9 novembre.—Inspection concernant le mauvais état des traverses et aussi requête du Board of Trade de Brandon, Man., à l'effet que les gardes-bestiaux dans la municipalité de Morton n'offrent qu'une protection insuffisante au bétail.

10 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont 68·3 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision de Cascade.

11 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien *re* projet de construction d'une traverse à un point ouest de Balcares à l'usage de la municipalité d'Abernethy, n° 186.

11 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien *re* installation d'enclenchement à son croisement avec le *Quebec, Montreal and Southern Railway,* à la jonction d'Iberville, P. Q.

12 novembre.—Inspection d'une route qu'on se propose de détourner sur la voie du Pacifique-Canadien, à Highlands, Qué., *re* plainte de la ville de Lasalle.

12 novembre.—Inspection du système de drainage sur la propriété du Pacifique-Canadien à Théodore.

12 novembre.—Inspection d'une route détournée sur la voie du *Canadian-Northern-Ontario* près de Pembroke, Ont.

16 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Nord-Canadien, subdivision de Calgary, *re* dispense de la limitation de vitesse.

16 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Canadian-Northern, du raccourci de Camrose à Strathcona.

17 novembre.—Inspection de la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway,* à Bowmanville, Ont., *re* installation d'enclenchement à son croisement avec la *Kingston and Pembroke Railway.*

18 novembre.—Inspection des passages à niveau le long de la *Lachine, Jacques-Cartier and Maisonneuve Railway,* Montréal, P.Q.

19 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'embranchement N.O. de Swift-Current, chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Westerham, 94e mille au 110·8e distance 16 milles.

19 novembre..—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie Bassano-Empress, chemin de fer du Pacifique-Canadien, de 0 mille à mille 118·3, et projet d'abolir la limitation de vitesse de 20 milles à l'heure entre 0 mille à 75, et de 18 milles à l'heure entre le 118·8e mille et le 110.8.

20 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de McLeod, *re* demi-enclenchement sur la 11e rue Est, au croisement avec la voie des tramways de Calgary.

20 novembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien *re* passage à bestiaux de Thomas Culbane, à Opeongo, Ont.

21 novembre.—Inspection *re* requête de la cité de Régina à l'effet de faire croiser la voie des tramways de la ville avec la voie ferrée du Grand-Tronc-Pacifique à la rue Dewdney.

23 novembre.—Inspection du pont n° 1·9 de la compagnie du Pacifique-Canadien, subdivision de Prescott.

25 novembre.—Inspection du croisement de la rue Blainville avec la voie ferrée du Pacifique-Canadien, à Ste-Thérèse, P. Q.

25 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie du Pacifique-Canadien, à Assiniboïa, du 112ième mille à Woodrow, 145·7e mille, avec projet de dispenser la compagnie de la limitation de vitesse de 18 milles à l'heure, et de Woodrow, 145·7 mille, à Shaunavon, de la limitation de vitesse de 25 milles à l'heure.

26 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, division de l'est.

26 novembre.—Inspection de la voie d'évitement du Pacifique-Canadien à Forward, Sask.

26 novembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, embranchement ouest de Weyburn, de Shaunavon, mille 230·8, à Govelock, mille 307·3, distance de 75 milles, avec projet d'abolir la limitation de vitesse.

27 novembre.—Inspection de la voie ferrée de la *Toronto Eastern Railway,* de Whitby à Bowmanville, pour ouverture à la circulation.

2 décembre.—Inspection d'une traverse de ferme pour M. Colwell sur la voie ferrée de la compagnie *Campbellton, Lake Ontario and Western,* près de Newcastle, Ont.

3 décembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien sur le chemin public le long de l'*Oxford Mountain Railway,* Windsor Mills, *re* plainte de la municipalité de Brompton.

3 décembre.—Inspection de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Bird's-Hills, entre Bird's-Hills et Grand-Marais, distance 49·1 milles.

4 décembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Canadian-Northern, subdivision de la Grosse-Ile, de Inwood à Hodgson, distance 50 milles.

7 décembre.—Inspection de la voie ferrée du Canadian-Northern, chemin de fer du Manitoba, de Deerfield Junction à Steep Rock, distance 12½ milles.

9 décembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, embranchement S.O. de Moosejaw, de 0 mille à 50, avec projet d'abolir la limitation de vitesse sur une partie de ce parcours c'est-à-dire jusqu'au mille 35.

10 décembre.—Inspection des voies de la *Canadian-Northern Quebec Railway Company,* embranchement de Montfort.

1er décembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du *Kootenay Central Railway* (C.P.R.) du 23e mille au mille 82·5.

15 décembre.—Inspection du chemin de fer de Glengarry et de Stormont pour ouverture à la circulation.

16 décembre.—Inspection du pont de la rue Moore, Toronto, Ont.

17 décembre.—Inspection du chemin de fer Erie et Ontario pour ouverture à la circulation de Smithville à Dunnville, Ont.

18 décembre.—Inspection de la déviation de la voie ferrée du Grand-Tronc près de Thorold, Ont.

19 décembre.—Inspection de la traverse du chemin de fer Boston and Maine à la rue Ives, Rock-Island, P.Q.

21 décembre.—Inspection *re* accident survenu sur le Grand-Tronc-Pacifique, aux ateliers de Transcona, et au cours duquel A. A. Simonson fut blessé.

21 décembre.—Inspection *re* accident survenu sur le Grand-Tronc à Kenora, Ont., le 17 novembre 1913.

24 décembre.—Inspection du pont des piétons de la rue Hamilton *re* requête de la cité de Régina.

30 décembre.—Inspection des passages à niveau le long de la voie du Grand-Tronc, à Casselman, Ont.

30 décembre.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Thompson, de 0 mille à 0·5.

30 décembre.—Inspection *re* plainte de la municipalité rurale n° 109 de Carmichael, au sujet du croisement du chemin avec la voie ferrée du Pacifique-Canadien, subdivision de Swift-Current, entre les sections 32 et 33-12-20, à l'ouest de la troisième division.

4 janvier.—Inspection de la voie ferrée du Nord-Canadien *re* voie de chargement traversant l'avenue Victoria, et en aval de la ruelle située dans le block 41, Brandon, Man., au sujet d'une plainte de MM. Cooke et Wayling.

4 janvier.—Inspection des ponts de la voie ferrée du Grand-Tronc à Windsor, Ont.

5 janvier.—Inspection de la voie industrielle de Mimico, Ont.

7 janvier.—Inspection *re* requête de la municipalité de Kildonan Ouest à l'effet de traverser les voies de l'embranchement de Selkirk de la compagnie du Pacifique-Canadien à l'avenue Inniskillen.

11 janvier.—Inspection *re* état dangereux des traverses de la voie ferrée du Nord-Canadien relativement à une plainte de la municipalité de Strathclaire.

12 janvier.—Inspection de la voie ferrée de la compagnie Québec et Lac St-Jean de Québec à Chicoutimi.

18 janvier.—Inspection *re* plainte de la municipalité de Whitehead relativement aux croisements de routes avec la voie ferrée du Nord-Canadien.

18 janvier.—Inspection du pont de la compagnie du Grand-Tronc sur le canal Welland, près de Ste-Catherine, Ont.

19 janvier.—Inspection du croisement de la grand'route avec la voie ferrée du Grand-Tronc près de Huntsville, Ont.

19 janvier.—Inspection des ponts de la compagnie du Pacifique-Canadien, division de l'Ontario.

19 janvier.—Inspection à l'effet de dispenser la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire et de maintenir des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux le long de son embranchement Melville-Canora, de 0 mille à 54-72.

21 janvier.—Inspection à l'effet de maintenir ouverts deux passages à niveau le long de la ligne de frontière du Grand-Tronc-Pacifique, côtés nord et est de la section 8, township 10, rang 13, à l'ouest du 2e méridien, mille 63·1.

21 janvier.—Inspection à l'effet de dispenser la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire et de maintenir des clôtures, des barrières et des gardes-bestiaux le long de son embranchement de frontière, à Régina, de 0 mille à 155.

21 janvier.—Inspection des croisements de rues avec la voie ferrée *Lachine, Jacques-Cartier and Maisonneuve Railway,* à Montréal, P.Q.

21 janvier.—Inspection des croisements des grand'routes avec la voie ferrée du Pacifique-Canadien dans le township de Missouri ouest.

21 janvier.—Inspection des ponts du Grand-Tronc dans la division Buffalo-Goderich.

22 janvier.—Inspection à l'effet de dispenser la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire et de maintenir des clôtures, des barrières et de garde-bestiaux le long de son embranchement Moosejaw, N.-O. de 0 mille à 66.

22 janvier.—Inspection à l'effet de dispenser la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire et de maintenir des clôtures, des barrières et des garde-bestiaux le long de son embranchement Melville-Regina, de 0 mille à 97.0.

25 janvier.—Inspection de la voie ferrée du Grand-Tronc-Pacifique *re* croisements des grand'routes avec l'embranchement Regina-Melville.

25 janvier.—Inspection du pont de la *Lake Erie and Northern Railway* sur la Grande Rivière, à Brantford, Ont.

25 janvier.—Inspection de l'emplacement de la *Hamilton Radial Railway,* sur l'anse Sherman, Hamilton, Ont.

28 janvier.—Inspection *re* traverse des voies ferrées des compagnies du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien, dans la municipalité d'Argenteuil.

28 janvier.—Inspection *re* traverse, par le public, des voies de la *Quebec, Montreal and Southern Railway,* à la rue St-Jacques, ville de St-Lambert.

29 janvier.—Inspection des voies d'évitement de la compagnie Nord-Canadien qui croisent les rues Stadacona et Marlboro dans la division Hochelaga, Montréal, P. Q.

29 janvier.—Inspection, pour ouverture à la circulation, du pont 9·3 du Pacifique-Canadien, subdivision d'Edmonton.

29 janvier.—Inspection, pour ouverture à la circulation, de l'*Edmonton, Dunvegan and British-Columbia Railway,* de 0 mille à 261.7.

1er février.—Inspection du pont à l'avenue Carlaw, Toronto, Ont.

1er février.—Inspection de l'installation d'enclenchement à Dunnville, Ont.

2 février.—Inspection de la voie Bassano-Empress, du Pacifique-Canadien *re* traverse de ferme sur la propriété de M. Nikolai, section 27-20-10, à l'ouest du 4e méridien.

3 février.—Inspection du pont n° 3·6 du Pacifique-Canadien, subdivision de Prescott.

4 février.—Inspection des ponts du Pacifique-Canadien, dans la subdivision de Brockville.

4 février.—Inspection concernant la requête de R. G. Shackleford, Keyes, Man., demandant un passage particulier avec barrières sur le quart nord-ouest de la section 33-14-13, chemin de fer Pacifique-Canadien.

5 février.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, concernant la plainte de R. P. Cull, de Fallis, Alta, au sujet du droit de passage et du passage de la route.

5 février.—Inspection du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, concernant le rapport au sujet des passages de routes.

9 février.—Inspection des ponts de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la subdivision de Bobcaygeon.

10 février.—Inspection des ponts de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Hamilton-Allandale, 13e district.

11 février.—Inspection des ponts de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Port-Burwell.

11 février.—Inspection du Grand-Tronc-Pacifique pour l'approbation d'un passage de chemin public dans le quart nord-ouest de la section 11-11-3, à l'ouest du méridien principal.

12 février.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Cascade, au sujet du clôturage pour H. Graham, agent des sauvages à Lytton.

12 février.—Inspection des ponts de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision Hamilton-Goderich.

14 février.—Inspection de l'aiguillage commun à Attercliffe, Ont.

15 février.—Inspection concernant la protection des passages de rues dans la cité de Port-Arthur.

16 février.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet du mouvement de ses trains sur les ponts suivants: rue Main nord, rue Parkside, rue Scotia, route d'East-Kildonan; tous dans la municipalité de Kildonan.

16 février.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet du mouvement de ses trains sur le pont n° 8.4, embranchement de Winnipeg-Beach.

16 février.—Inspection des voies de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement de Saint-Thomas.

18 février.—Inspection du pont de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Saint-Patrice, ville de Lasalle, P.Q.

19 février.—Inspection du pont 42.4 de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, près d'Acton-Vale, P.Q., subdivision de Drummondville.

22 février.—Inspection concernant l'ouverture au trafic du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Lethbridge, pont de la 13e rue, Lethbridge.

23 février.—Inspection du passage à bestiaux sur la ferme de M. Vandervoort, Belleville, Ont., sur la ligne du chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western*".

23 février.—Inspection des passages de routes dans les parcs de la gare, concernant la plainte du Board of Trade de Dunner, Sask.

24 février.—Inspection des ponts du chemin de fer London et Port-Stanley.

26 février.—Inspection du n° 52.3 de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, près d'Allandale, Ont., subdivision d'Havelock.

1er mars.—Inspection au sujet de la requête de la corporation de Fort-William, Ont., demandant l'autorisation de faire passer le trafic de voitures et de tramway sur le pont du chemin de fer Pacifique-Canadien et ses avenues, sur la rivière Kaministiquia.

4 mars.—Inspection des barrières de passage du chemin de fer Pacifique-Canadien aux rues Saint-Maurice, Saint-Thomas et Bonaventure, Trois-Rivières, P.Q.

5 mars.—Inspection du passage du chemin public sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à Vanderhoof, C.-B.

6 mars.—Inspection concernant l'ouverture au trafic du chemin de fer Pacifique-Canadien, pont n° 0.41, terminus de Fort-William (3e voie sur la rue McVicar).

6 mars.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern, pour ne pas avoir clôturé leur droit de passage sur la propriété de M. Charles J. Miller, Canora, Sask.

9 mars.—Inspection concernant l'accident sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern M.P. 320, subdivision d'Humbolt.

9 mars.—Inspection concernant l'accident sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, entre les milles 227 et 228, le 26 novembre 1913, subdivision de Kamsack.

12 mars.—Inspection du passage de la rue George par le chemin de fer *Campbellford, Lake Ontario and Western*, dans la ville de Cobourg, Ont.

12 mars.—Inspection du viaduc de la rue Division dans la ville de Cobourg, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

15 mars.—Inspection de l'emplacement de l'extension projetée de la rue Wyandotte, traversant les voies du chemin de fer Michigan-Central à Windsor, Ont.

15 mars.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet d'un remplacement au pont n° 18.1, subdivision de Moosejaw.

15 mars.—Inspection d'un passage particulier, un mille à l'ouest d'Indian-Head, sur requête de M. Gardiner.

15 mars.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien à Burwash, Ont., au sujet du passage demandé par le gouvernement d'Ontario.

16 mars.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien à Livingston, Ont., concernant la demande d'un passage public par le township de Thessalon.

16 mars.—Inspection du pont de la 13e rue, Lethbridge, Alta, du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour savoir s'il a été construit de manière à satisfaire la cité de Lethbridge, et si la répartition du coût était satisfaisante.

16 mars.—Inspection du passage de ferme sur la propriété de M. Good, à Richmond, Ont., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

18 mars.—Inspection du passage de chemin public sur le chemin de fer Grand-Tronc à la rue James, Brantford, Ont.

18 mars.—Inspection du chemin de fer *Algoma Central and Hudson Bay,* à Island-Lake, Ont., concernant la plainte de G. Goodrow au sujet de la voie d'évitement et de la clôture.

18 mars.—Inspection concernant l'état des voies des subdivisions d'Athabaska, de Stony-Plain, d'Edmonton, Yukon et Pacifique, d'Edmonton, de Vermilion, de la rivière Sturgeon, de Cut-Knife, faisant partie de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern dans l'Alberta et la Saskatchewan.

19 mars.—Inspection du pont de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rivière Magnetwan, Byng-Inlet, Ont.

19 mars.—Inspection de l'aiguillage commun au passage du Grand-Tronc par le chemin de fer Glengarry et Stormont à Cornwall, Ont.

20 mars.—Inspection au sujet de la requête de la municipalité rurale de Gull-Lake, n° 139, demandant une ordonnance pour que le passage soit fait à la section S.-E., 613.2, à l'ouest du 3e méridien.

20 mars.—Inspection des ponts de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, division nord.

22 mars.—Inspection pour l'ouverture au trafic du chemin de fer Canadian-Northern, de Saint-Albert-Ouest, au mille 35, jonction de la ligne de la Rivière-la-Paix.

23 mars.—Inspection de l'emplacement du passage projeté de chemin public sur l'embranchement de Waltham du chemin de fer Pacifique-Canadien, environ un mille au nord de la gare de McKee.

25 mars.—Inspection de l'aiguillage commun à Trenton, Ont.

26 mars.—Inspection du viaduc à Bridgebury, Ontario.

26 mars.—Inspection du drainage des viaducs des compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, à Sainte-Anne, P.Q.

27 mars.—Inspection des conditions de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Saint-Augustin, P.Q.

28 mars.—Inspection du passage de la route de Port-Burwell par la voie simple du chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 32.7, près de Port-Burwell, Ont.

29 mars.—Inspection du chemin de fer *Dominion Atlantic,* de Somerset à Weston, pour l'ouverture du trafic.

30 mars.—Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Fredericton, N.-B.

30 mars.—Inspection de l'aiguillage commun à l'endroit où le chemin de fer *Winnipeg Northern* (*C.N.R.*) traverse le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le lot 101, paroisse de Saint-Paul.

31 mars.—Inspection pour un passage souterrain ou passage à bestiaux sur la propriété de Walter G. Budd, Rapid-City, Man., sur le ¼ N.-E. de la section 23-13-20, à l'ouest du méridien principal, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

31 mars.—Inspection pour l'ouverture du trafic du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* mille 261.7 à 287.

ANNEXE "F".

RAPPORT DU DEPARTEMENT DU TRAFIC POUR L'ANNEE FINISSANT LE 31 MARS 1915.

25 juin 1915.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire,
C. des C. de F., Edifice.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, comme dixième rapport de la commission, le rapport de la division du trafic pour l'année finissant le 31 mars 1915.

Il est naturellement impossible de mentionner en détail les travaux du département pendant l'année. Mais les sujets différents qui suivent ainsi que les états qui les accompagnent donneront sans doute au lecteur une idée de la nature et de l'étendue du travail.

Pendant l'année, des accidents au nombre de 1,468, dans lesquels 337 personnes ont été tuées et 1,363 blessées, ont été rapportés par les différentes compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la commission. Nous attirons ici l'attention du lecteur sur l'état n° 1.

L'état n° 2 est un état comparatif des tués et des blessés, par classes, de l'année finissant le 31 mars 1915 et de l'année précédente. Cet état devrait en réalité être très satisfaisant, en ce qu'il indique une bonne diminution dans toutes les classes, et une diminution totale de 257 dans le nombre des personnes tuées, et de 536 dans celui des personnes blessées. En d'autres mots, il y a une diminution de 43 pour 100 dans le nombre des personnes tuées, et de 28 pour 100, dans celui des personnes blessées, depuis l'année précédente.

Une étude de l'état n° 3 montrera que sur les 337 personnes tuées, il y avait 170 empiéteurs, ce qui représente environ 50 pour 100 du nombre total des personnes tuées pendant l'année. On remarquera que 47 personnes ont été tuées dans des accidents de passages à niveau, ou environ 14 pour 100 du total. Le nombre des personnes tuées après avoir été renversées par une locomotive ou des wagons en mouvement, est de 33, ou 10 pour 100 du total. La colonne des tamponnements d'avant ou d'arrière et des déraillements donne 21 personnes tuées, ou 6.23 pour 100 du total. On doit remarquer qu'aucun voyageur n'a été tué dans les déraillements et les tamponnements. On fait remarquer que trois personnes ont été tuées en sautant des trains en mouvement, et deux en essayant de monter. Si l'on regarde la colonne des blessés, on verra que 126 étaient des empiéteurs, ou 9.24 pour 100 du total. Quatre-vingt-dix personnes ont été blessées dans des accidents de passages à niveau, ou 6.60 pour 100 du total. Les colonnes des tamponnements et des déraillements indiquent 259 blessés, ou 19 pour 100 du total. On fait remarquer que, sur les 259 blessés dans les déraillements et les tamponnements, 149 étaient des voyageurs, ou environ 57 pour 100 du total. Quarante-cinq personnes ont été blessées en sautant de trains en mouvement, et 29 en essayant de monter, ou 3.30 pour 100 et 2.13 pour 100 du nombre total des blessés.

L'état n° 5 indique les augmentations et les diminutions dans les différents accidents pour les années finissant le 31 mars 1914 et 1915. On attire particulièrement l'attention sur la diminution de 32 tués et 175 blessés dans les déraillements. Il y a une augmentation de 17 blessés et une diminution de 5 tués dans les tamponnements d'avant. Dans la colonne des tamponnements d'arrière, on remarquera qu'il y a une,

diminution de 7 tués et 26 blessés. Aux passages à niveau protégés par des barrières, il y a une diminution de 4 tués et 3 blessés. Aux passages à niveau protégés par une cloche, il y a augmentation d'un tué et un blessé. Aux passages à niveau protégés par un gardien, il y a diminution de 4 tués et 7 blessés. Aux passages non protégés, la diminution est de 7 tués et 16 blessés. Quant aux empiéteurs, le nombre en est diminué de 68 tués et 3 blessés. Dans la colonne " Renversés par une locomotive ou un wagon en mouvement ", il y a diminution de 23 tués et 23 blessés. Dans la colonne " Ajustant les barres d'attelage, etc.", il y a diminution de 4 tués et 22 blessés. La colonne " Sautant hors d'un train en mouvement " indique une diminution de 4 tués et 10 blessés, et la colonne " En essayant de monter dans un train en mouvement ", une diminution de 6 tués et 18 blessés. La dernière colonne de cet état, " La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu ", indique une diminution de 2 tués et un blessé.

Les chiffres de l'état n° 11 indiquent que pendant l'année il y a eu enquête sur 466 accidents, dans lesquels 143 personnes ont été tuées et 572 blessées. L'année précédente, il y a eu 714 enquêtes, au sujet de 238 personnes tuées et 938 blessées. On remarquera, en soustrayant le nombre d'empiéteurs tués, 170, que tous les accidents, ayant des suites fatales, à l'exception de 24, ont été étudiés.

La question de protection aux passages à niveau est traitée dans les états nos 13 et 14. On remarquera qu'on a ordonné une protection, sous une forme quelconque, à 251 passages à niveau, dans les trois dernières années; on a protégé 65 passages à niveau dans la dernière année. La majorité de ces passages ont été aidés financièrement par le Fonds des Passages à Niveau de Chemins de Fer.

En jetant un coup d'œil sur l'état n° 16, on verra que depuis l'établissement de la commission ou depuis onze ans, les différentes compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la commission, ont rapporté des accidents qui ont causé la mort de 5,233 personnes, et dans lesquels 13,126 ont été blessées.

L'état n° 17 donne le nombre de personnes tuées et blessées dans les principaux accidents des cinq dernières années.

L'état n° 18 indique que l'on s'occupe de la question du pourcentage des wagons à marchandises contrôlés par des freins à air. L'ordonnance de la commission fixe un minimum de 85 pour 100, et la moyenne est de 91.75 pour 100.

Les états nos 19, 20 et 21 traitent de la question de l'inspection des appareils de sûreté sur les wagons à marchandises. On doit remarquer qu'on a inspectés 105,486 wagons, dont 6,578 étaient défectueux, soit 6·24 pour 100. Sur 6,578 wagons défectueux, on a rapporté 7,009 défauts. On remarque qu'on a fait 541 inspections aux terminus pour obtenir ces résultats.

Ainsi qu'il est indiqué dans l'état n° 22, on a examiné et approuvé 116 requêtes pour approbation d'emplacements de gares.

L'état n° 23 indique que pendant l'année on a étudié et fait rapport au sujet de 437 plaintes et requêtes.

Un grand nombre de sujets non importants ont été rapportés par les inspecteurs, et tous ont été réglés par correspondance directe avec les différentes compagnies de chemin de fer.

On a fait pendant toute l'année une inspection systématique des gares et des wagons à voyageurs, pour ce qui concerne le confort, la propreté, etc., et les résultats ont été bons.

Pendant l'année, on a inspecté 7,477 locomotives, dont 1,141 ont été portées défectueuses, soit 15.26 pour 100.

En vertu de l'ordonnance n° 14115, en date du 14 avril, les compagnies de chemin de fer doivent envoyer des rapports d'inspection mensuels et annuels pour toutes les bouilloires de locomotives et leurs fournitures. Une étude de ces rapports montre que les règlements sont bien observés. On peut remarquer que seulement 3 personnes ont été blessées pendant l'année à la suite de la perte du dessus de la boîte à feu. Dans aucun cas cependant, notre enquête a-t-elle prouvé que les matériaux et le travail étaient défectueux.

Pour accomplir le travail brièvement défini ici, il a fallu voyager 308,096 milles pendant l'année.

La question des barres de saisie et des marchepieds sur les tenders et les cabines de locomotives est actuellement à l'étude par le département. On a dit que ces appareils contribueraient beaucoup à réduire le nombre des accidents. La chose devrait être réglée sous peu.

On mentionne ici l'intérêt qu'ont les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons d'acier pour les voyageurs. Nos renseignements à cet effet indiquent, pour ce qui concerne les nombreuses grandes compagnies de chemin de fer, qu'on ne construit actuellement que des wagons d'acier pour les voyageurs.

La requête demandant une ordonnance définissant le maximum de la longueur des trains est actuellement à l'étude au département. On a fait remarquer qu'il y a beaucoup de danger et de difficulté à conduire des trains se composant de 100 ou de 125 wagons. L'enquête avance, et un rapport sera fait sous peu.

Une autre affaire importante sur laquelle le département est chargé de s'enquérir et de faire rapport, c'est la question de la protection donnée aux trains par les cantonniers, quand la voie principale est dérangée pour réparations. On prétend que les cantonniers devraient être obligés de signaler les trains, en vertu du règlement n° 19 du Code Uniforme des Règlements du Mouvement. L'affaire sera, nous croyons, réglée bientôt.

La réglementation de l'emplacement de la soupape du frein à air de sûreté sur les wagons de voyageurs, ou le raccordement de cette soupape avec une corde pouvant être tirée à n'importe quel endroit dans le wagon, est une autre question actuellement à l'étude au département. On a fait remarquer que, en adoptant l'arrangement de la corde et en affichant des instructions concernant son emploi, bien souvent, un train peut être arrêté, par l'application de la soupape à air, par un voyageur, avant que des dommages sérieux se produisent. Un rapport à ce sujet sera soumis sous peu.

On s'est plaint de ce qu'on crée un danger en donnant aux employés des locomotives et des trains des épreuves inattendues sur les signaux. On est actuellement à s'enquérir pleinement de cette affaire.

On attire l'attention sur la circulaire n° 139, du 13 janvier 1915, obligeant les compagnies de chemin de fer d'afficher des avis dix jours avant les changements dans le service des trains de voyageurs.

La circulaire n° 140, du 2 janvier 1915, donne certaines instructions concernant l'inspection des bouilloires de locomotives et de leurs fournitures.

Une interprétation de la section 4 de l'ordonnance n° 12225 est donnée dans la circulaire n° 137, du 7 octobre 1914. Le sujet est la nomination d'un conducteur sur les locomotives libres.

L'équipement des fourgons de queue avec des commutateurs enregistreurs dans la position inférieure est traité dans l'ordonnance générale n° 127, du 6 juillet 1914.

L'ordonnance générale n° 128, du 20 juillet 1914, accorde un délai dans l'observation de certains règlements concernant les appareils de sûreté, définis dans l'ordonnance générale n° 102.

On mentionne l'ordonnance générale n° 131, du 6 juillet 1914, ordonnant que les locomotives ayant certains défauts, ne soient pas tolérées dans le service.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) GEO. SPENCER,
Officier en chef du mouvement.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 1—Indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	150	30	266	99	98	129	514
Pacifique-Canadien	6	26	41	96	88	76	135	198
Canadian-Northern	1	19	9	235	16	21	26	275
Grand-Tronc-Pacifique	....	7	3	62	2	15	5	84
Toronto, Hamilton et Buffalo	....	....	1	55	3	4	4	59
Canadian-Northern Quebec	....	2	2	22	5	2	7	26
Père Marquette	....	4	1	45	1	6	2	55
Michigan-Central	....	2	1	28	4	6	5	36
Quebec, Montreal and Southern	....	....	....	2	....	....	....	2
Dominion Atlantic	....	....	....	2	1	....	1	2
Central-Vermont	....	....	....	....	....	2	....	2
Atlantic, Quebec and Western	....	1	....	....	....	....	....	1
Halifax and South Western	....	....	....	1	....	1	....	2
Central-Ontario	....	....	2	....	....	....	2	....
Chatham, Wallaceburg et Lac Erié	....	....	....	1	....	....	....	1
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	1	2	1	1	2	3
Algoma Eastern	....	....	....	1	....	....	....	1
Termi. conj. de Qué. et lac St-Jean	....	....	....	....	....	1	....	1
Winnipeg	....	....	....	2	....	....	....	2
Windsor, Essex and Lake Shore	....	14	1	2	....	4	1	20
Erié et Ontario	....	....	....	1	....	....	....	1
Algoma Central and Hudson Bay	....	....	....	3	1	....	1	3
Morrissey, Fernie and Michel	....	....	....	1	....	....	....	1
Ottawa et New-York	....	....	2	4	....	2	2	6
Brantford and Hamilton Electric	....	....	....	....	1	2	1	2
Wabash	....	....	4	8	....	1	4	9
Canadian Northern Ontario	....	8	....	6	5	5	5	19
St. Lawrence Adirondack	....	3	1	7	1	3	2	13
Niagara, St. Catharines and Toronto	....	3	....	....	....	....	....	3
Québec-Oriental	....	....	....	....	....	1	....	1
Vancouver, Victoria and Eastern	....	....	....	18	....	....	....	18
Boston et Maine	....	....	....	3	3	....	3	3
	8	239	99	873	230	251	337	1,363

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 2—Etat comparatif indiquant les personnes tuées et blessées dans les années finissant le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

———	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
Année finissant le 31 mars 1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
Augmentation sur 1914	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution sur 1914	23	100	150	377	84	59	257	536

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 3—Indiquant séparément le nombre des voyageurs, des employés et des autres personnes tuées et blessées, et la nature des accidents, pendant l'année expirée le 31 mars 1915.

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Totaux.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	....	43	7	39	....	....	7	82
Tamponnement par l'avant	....	33	2	13	....	....	2	46
Tamponnement par l'arrière	....	33	5	15	2	1	7	49
Tamponnement dans une cour	....	33	3	21	....	....	3	54
Collision avec des wagons sur la voie principale	....	....	....	2	....	....	....	2
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	....	1	....	3	....	....	....	4
Tamponnement à un passage à niveau	....	6	....	12	2	4	2	22
Passage à niveau protégé par des barrières	....	....	....	1	6	9	6	10
Passage à niveau protégé par une cloche	....	....	....	....	2	7	2	7
Passage à niveau protégé par un gardien	....	....	....	....	2	5	2	5
Passage à niveau non protégé	....	....	....	1	37	67	37	68
Passage particulier	....	....	....	....	3	2	3	2
Empiètement sur	....	....	1	5	169	121	170	126
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	....	....	1	55	1	....	2	55
Non classifiés	2	31	6	163	4	14	12	208
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	....	....	7	38	....	....	7	38
Travaillant sur la voie ou sur un pont	....	....	3	86	....	....	3	86
Tombés hors d'un wag. d'un vélo.-auto. ou d'un vélo	....	....	3	26	1	....	4	26
Wagonnet, vélo.-auto., vélo. frappés par un train	....	....	5	9	....	....	5	9
Rampant sous les wagons	....	....	....	....	....	1	....	1
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att.	....	....	1	1	....	....	1	1
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b. d'at.	....	....	....	4	1	....	1	4
Wagons sur la voie	....	....	....	7	....	....	....	7
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	....	....	1	8	....	....	1	8
Ecrasés entre les wag., les bât. les plates-formes, etc.	....	....	....	9	....	....	....	9
Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés d'un train de voyageurs	2	8	1	2	....	1	3	11
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charb.	....	....	....	6	....	....	....	6
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	....	....	....	7	....	....	....	7
En travaillant à l'atelier	....	....	4	98	....	....	4	96
En voyageant sur le chasse-pierres	....	....	2	6	....	....	2	6
Pont à haut niveau	....	....	....	1	....	....	....	1
En réparant des wagons sur la voie de réparations, alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	1	....	....	....	1
Tombés du toit des wag. alors qu'ils marc. sur le tr.	....	....	4	22	....	....	4	22
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	....	....	2	3	....	....	2	3
Séparations et tamponnement de trains	....	....	1	2	....	1	1	3
Sautant hors du train en mouvement	2	27	1	17	....	1	3	45
En essayant de monter dans un train en mouvement	1	12	1	16	....	1	2	29
Affouillement	....	6	....	4	....	11	....	21
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	....	....	1	1	....	....	1	1
Electrocutés	....	....	2	....	....	....	2	....
Ecrasés dans la cour par des loco. faisant l'aig. ou par d'autres loco. ou par des wag. en mouvement	1	6	32	33	....	2	33	41
En passant trop près de l'ext. d'un nombre de wag.	....	....	....	2	....	....	....	2
Pris dans un cœur, un contre-rail, une tringle de connexion	....	....	....	1	....	....	....	1
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	....	....	....	1	....	....	....	1
Tom. hors des wag. alors qu'ils mont. d. les échelles	....	....	1	6	....	....	1	6
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à m.	....	....	1	6	....	....	1	6
Asphyxiés dans un tunnel	....	....	....	....	....	....	....	....
En transportant des marchandises	....	....	....	20	....	1	....	21
En transportant des matériaux, O.C.S	....	....	....	68	....	....	....	68
En construisant et en faisant des réparations	....	....	....	13	....	....	....	13
En travaillant dans un wagon	....	....	1	7	....	....	1	7
Wagons mis en mouv. lors du char. et du décharg.	....	....	....	7	....	2	....	9
Pont tournant ouvert	....	....	....	....	....	....	....	....
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	2	....	....	....	2
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu	....	....	....	3	....	....	....	3
	8	239	99	873	230	251	337	1,363

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Tamponnement d'avant.		Tamponnement d'arrière.		Tamponnement dans le parc.		Tamponnement avec wagons isolés.		Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte.		Tamponnement à un passage à niveau.		Passage public protégé par des barrières		Passage public protégé par une sonnerie.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		55	2	32		24	2	41		2		3		17	5	8	2	1
Pacifique-Canadien	6	10		3	1	2		4						3		2		4
Canadian-Northern		1		11	3	4	1					1	2	1	1			
Grand-Tronc-Pacifique								4										
Toronto, Hamilton et Buffalo		3																
Canadian-Northern-Quebec																		
Père Marquette								1						1				1
Michigan-Central		2						2										
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion Atlantic																		
Vermont-Central																		
Atlantic, Quebec and Western		1																
Halifax and South Western																		
Ontario-Central																		
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																		
Esquimalt et Nanaïmo	1																	
Algoma Eastern																		
Québec et Lac St-Jean																		
Terminus communs à Winnipeg																		
Windsor, Essex and Lake Shore						16												
Erie and Ontario																		
Algoma Central and Hudson Bay								2										
Morrissey, Fernie and Michel																		
Ottawa et New-York																		
Brantford and Hamilton Electric																		
Wabash					3													
Canadian Northern Ontario		9																
St. Lawrence and Adirondack																		1
Niagara, St. Catharines and Toronto						2												
Québec-Oriental						1												
Vancouver, Victoria and Eastern		1																
Boston and Maine																		
	7	82	2	46	7	49	3	54		2		4	2	22	6	10	2	7

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Passage à niveau protégé par un gardien.		Passage à niveau non protégé.		Passage particulier.		Empiètement.		Travaillant sous la locomotive.		Divers.		En accouplant des wagons.		En travaillant sur la voie ou sur un pont.		Tombés d'un wagonnet-moteur ou d'un vélocipède.		Wagonnet-moteur ou vélocipède frappé par un train.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	2	2	15	31	2	2	71	43	1	13	4	78	2	18		19		2		
Pacifique-Canadien		1	15	18			72	44		2	4	17	1	3	2	6	4	4	3	3
Canadian-Northern			1	6			6	13	1	20	4	61	1	4		29		12		3
Grand-Tronc-Pacifique							2	5		6		9		3	1	10		6		1
Toronto, Hamilton et Buffalo							3	3				9	1			8		1		2
Canadian-Northern-Quebec							5	2				3		1		2				
Père Marquette		1					1	4		2		12		1		6		1		
Michigan-Central		1	1	4			3	2		7		5		1						
Quebec, Montreal and Southern																				
Dominion Atlantic					1									1						
Vermont-Central				1				1												
Atlantic, Quebec and Western																				
Halifax and South Western				1										1						
Ontario-Central																			2	
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																				
Esquimalt et Nanaïmo							1	2						1						
Algoma-Eastern												1								
Québec et Lac St-Jean																				
Terminus communs de Winnipeg																				
Windsor, Essex and Lake Shore				4																
Erie and Ontario												1								
Algoma Central and Hudson Bay							1							1						
Morrissey, Fernie and Michel										1										
Ottawa et New-York								1				2	2	1						
Brantford and Hamilton Elec			1	2																
Wabash								1		4		1								
Canadian Northern Ontario			2	1			3	4						1		1				
St. Lawrence and Adirondack							1	1				3				2				
Niagara, St. Catharines and Toronto																				
Québec-Oriental																				
Vancouver, Victoria and Eastern												6		1		3				
Boston and Maine			2				1													
	2	5	37	68	3	2	170	126	2	55	12	208	7	38	3	86	4	26	5	9

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	En passant sous les wagons.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Pris en passant sur les barres d'attelage entre les wagons.		Wagons détachés.		Frappés par l'aiguille par tuyau d'eau par le récepteur postal.		Ecrasés entre des wagons, d. bâtiments des piles de bois, etc.		Explosion de locomotive.		Tombés d'un train de voyageurs.		Tombés du tender en maniant du charbon.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc			1			2		3		2		2			2	5		5
Pacifique-Canadien						2			1			1			1	4		
Canadian Northern					1			1				2				2		1
Grand-Tronc-Pacifique								1										
Toronto, Hamilton et Buffalo										1								
Canadian-Northern-Quebec								1										
Père Marquette										1								
Michigan-Central				1						1		1						
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion Atlantic																		
Central-Vermont																		
Atlantic, Quebec and Western																		
Halifax and South Western																		
Central-Ontario																		
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie										1								
Esquimalt et Nanaïmo																		
Algoma-Eastern																		
Québec et Lac St-Jean		1																
Terminus communs à Winnipeg												1						
Windsor, Essex and Lake Shore																		
Erie and Ontario																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Morrissey, Fernie and Michel																		
Ottawa et New-York																		
Brantford and Hamilton Elec																		
Wabash												1						
Canadian Northern Ontario										1		1						
St. Lawrence and Adirondack																		
Niagara, St. Catharines and Toronto																		
Québec-Oriental																		
Vancouver, Victoria and Eastern										1								
Boston and Maine								1										
	....	1	1	1	1	4	....	7	1	8	....	9	....	....	3	11	....	6

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Tombé d'un tender en prenant l'eau.		Travaillant dans l'atelier.		En voyageant sur le chasse-pierre.		Ponts à haut niveau.		En accouplant des wagons.		Tombés du train.		Tombés entre les wagons.		Séparation et tamponnement de train.		En sautant du train en marche.		Voulant monter sur train en mouvement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		3	2	13	1	2					1	12		1			1	15	1	5
Pacifique-Canadien		1	2	2				1			3	5	1	1	1	2	1	17	1	11
Canadian Northern				48		2						1	1	1			1	7		4
Grand-Tronc-Pacifique						1						2								4
Toronto, Hamilton and Buffalo				8						1						1				
Canadian-Northern-Quebec				3														3		2
Père Marquette		2		14		1						1						1		1
Michigan-Central				7	1															
Quebec, Montreal and Southern		1																		
Dominion Atlantic																				1
Vermont-Central																				
Atlantic, Quebec and Western																				
Halifax and South Western																				
Ontario-Central																				
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																				
Esquimalt and Nanaimo																				
Algoma Eastern																				
Québec et Lac St-Jean																				
Terminus communs de Winnipeg																				
Windsor, Essex and Lake Shore																				
Erie and Ontario																				
Algoma Central and Hudson Bay																				
Morrissey, Fernie and Michel																				
Ottawa and New York																				
Brantford and Hamilton Elec																				
Wabash												1								
Canadian Northern Ontario																				
St. Lawrence and Adirondack																		1		
Niagara, St. Catharines and Toronto																				1
Québec Oriental																				
Vancouver, Victoria and Eastern				2																
Boston and Maine				1														1		
		7	4	98	2	6		1		1	4	22	2	3	1	3	3	45	2	29

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Affouillement.		Pont qui a cédé ou qui a été incendié.		Electrocutés.		Ecrasés dans la cour par des locomotives, faisant l'aiguillage et autres.		En passant trop près de l'extrémité d'un nombre de wagons.		Pris dans le cœur, le contre-rail ou la tringle de connexion.		Pris alors qu'ils tournaient l'aiguille.		Tombés à bas d. wagons en montant et en descen. les échelles aux extr. d. wag. ainsi q. l. latér.		Tombés en bas des wagons en applicant les freins à main.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc					1		9	15						1	1	3	1	1
Pacifique-Canadien							16	15		1		1						1
Canadian-Northern							2	2		1						1		3
Grand-Tronc-Pacifique		21					2	2										
Toronto, Hamilton and Buffalo								1										1
Canadian-Northern-Quebec			1	1			1	1										
Père Marquette							1	1										
Central-Michigan								1										
Quebec, Montreal and Southern																		
Dominion Atlantic																		
Vermont-Central																		
Atlantic, Quebec and Western																		
Halifax and South Western																		
Ontario-Central																		
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Algoma Eastern																		
Québec et Lac St-Jean																		
Terminus communs de Winnipeg																1		
Windsor, Essex and Lake Shore					1													
Erie and Ontario																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Morrissey, Fernie and Michel																		
Ottawa and New York								1								1		
Brantford and Hamilton Elec																		
Wabash							1											
Canadian Northern Ontario																		
St. Lawrence and Adirondack							1	1										
Niagara, St. Catharines and Toronto																		
Québec Oriental																		
Vancouver, Victoria and Eastern								1										
Boston and Maine																		
		21	1	1	2		33	41		2		1		1	1	6	1	6

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

TABLEAU N° 4.—Relevé indiquant la nature des accidents entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Asphyxié dans un tunnel		En transportant des marchandises.		En chargeant et en déchargeant des matériaux au S. de Col.		En construisant et en réparant.		En travaillant dans une coulisse de déchargement.		Wag. qui se sont déplacés alors qu'on les chargeait et les déchar.		Pont tournant ouvert.		En répar. des wag. sur une voie ouver. alors qu'une loco. les a ébranlés.		La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				6		16		6		2		3							129	514
Pacifique-Canadien						4		2		1									135	198
Canadian-Northern				4		22		4	1	1						1		1	26	275
Grand-Tronc-Pacifique						3						4						2	5	84
Toronto, Hamilton and Buffalo				6		11		1		2									4	59
Canadian-Northern-Québec				3		3						1							7	26
Père Marquette				1		2													2	55
Michigan-Central																1			5	36
Quebec, Montreal and Southern						1														2
Dominion Atlantic																			1	2
Vermont-Central																				2
Atlantic, Quebec and Western																				1
Halifax and South Western																				2
Ontario-Central																			2	
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																				1
Esquimalt and Nanaimo																			2	3
Algoma Eastern																				1
Québec et Lac St-Jean																				1
Terminus communs de Winnipeg																				2
Windsor, Essex and Lake Shore																			1	20
Erie and Ontario																				1
Algoma Central and Hudson Bay																			1	3
Morrissey, Fernie and Michel																				1
Ottawa and New York																			2	6
Brantford and Hamilton Elec																			1	2
Wabash										1									4	9
Canadian Northern Ontario						1													5	19
St. Lawrence and Adirondack				1		2						1							2	13
Niagara, St. Catharines and Toronto																				3
Québec Oriental																				1
Vancouver, Victoria and Eastern						3														18
Boston and Maine																			3	3
				21	1	68		13	1	7		9				2		3	337	1,363

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 5.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1914 au 31 mars 1915, séparément pour chaque accident en particulier.

Nature des accidents.	1914.		1915.		1915. Augmenta.		1915. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	39	257	7	82			32	175
Tamponnement par l'avant	7	29	2	46		17	5	
Tamponnement par l'arrière	14	23	7	49		26	7	
Tamponnement dans une cour	18	55	3	54			15	1
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale.		8		2				6
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte	5	17		4			5	13
Tamponnement à un passage à niveau	1	39	2	22	1			13
Passage à niveau protégé par des barrières	10	13	6	10			4	7
Passage à niveau protégé par cloches	1	6	2	7	1	1		
Passage à niveau protégé par gardien	6	12	2	5			4	7
Passage à niveau non protégé	44	84	37	68			7	16
Passage particulier	2	3	3	2	1			1
Empiètement sur	238	164	170	126			68	38
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	6	92	2	55			4	37
Non classifiés	29	293	12	208			17	85
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage.	11	60	7	38			4	22
Travaillant sur la voie ou sur un pont	18	117	3	86			15	81
Tomb. d'un wag., d'un vélocip. auto. ou d'un véloc.	2	30	4	26	2			4
Wag., vélocip. auto. vélocip. frappé par un train.	10	13	5	9			5	4
Rampant sous les wagons		3		1				2
Rampant entre les wag. par des. les b. d'attelage			1	1	1	1		
Frappés en passant entre les wag. et les b. d'attelage	6	4	1	4			5	
Wagons sur la voie	2	16		7			2	9
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	4	21	1	8			3	13
Ecrasés entre les wag., les bât., la plate-forme, etc.	4	7		9		2	4	
Explosion de la chaudière de la locomotive								
Tombés d'un train de voyageurs	6	17	3	11			3	6
Tombés du tender en pelletant du charbon	1	7		6			1	1
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		6		7		1		
En travaillant à l'atelier		105	4	98	4			7
En voyageant sur le chasse-pierres	3	14		6			1	8
Pont à haut niveau	2	3	2	1			2	2
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés	1	4		1			1	3
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train.	4	41	4	22				19
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	2	5	2	3				2
Séparation et tamponnement de trains	7	8	1	3			6	5
Sautant hors d'un train en mouvement	7	55	3	45			5	26
En essayant de monter dans un train en mouvement	8	47	2	29			6	18
Affouillement				21		21		
Pont qui a cédé ou qui a brûlé			1	1	1	1		
Electrocutés	2		2					
Ecrasés dans la cour par des locom. ou wagons	56	64	33	41			23	23
En passant trop près de l'extrémité d'un n. de wag.	1	1		2		1	1	
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion	1	4		1			1	3
Pris alors qu'ils manoeuvraient l'aiguille		1		1				
Tombés des wagons, etc		13	1	6	1			7
Tombés des wagons en fais. fonct. le frein à main	2	12	1	6			1	6
Asphyxiés dans un tunnel	1						1	
En transportant des marchandises	1	45		21			1	24
En transportant les matériaux, O.C.S	3	50		68		18	3	
En construisant et en faisant des réparations		10		13		3		
En travaillant dans un wagon	1	7	1	7				
Wag. mis en mouv. alors qu'on les char. ou déch.	1	6		9		3	1	
Pont tournant ouvert	1						1	
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés	4	4		2			4	2
La locomotive a perdu le dessus de la boîte à feu.	2	4		3			2	1
	594	1,899	337	1,363	12	95	269	631
	337	1,363					12	95
Diminution	257	536					257	536

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé N° 6.—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées, du 31 mars 1914 au 31 mars 1915, pour chaque chemin de fer en particulier.

Nom de chemin de fer.	1914.		1915.		1915. Augmentation.		1915. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	171	448	129	514	......	66	42	......
Pacifique-Canadien	315	482	135	198	......	......	180	284
Canadian-Northern	24	306	26	275	2	......	......	31
Grand-Tronc-Pacifique	17	157	5	84	......	......	12	73
Toronto, Hamilton & Buffalo	7	135	4	59	......	......	3	76
Canadian-Northern-Quebec	10	55	7	26	......	......	3	29
Père-Marquette	4	54	2	55	......	1	2	......
Algoma-Central and Hudson Bay	1	......	1	3	......	3	......	......
London & Lake Erie	1	......	......	......	......	......	1	......
Winnipeg-Joint-Terminals	......	23	......	2	......	......	......	21
Atlantic, Quebec and Western	1	......	......	1	......	1	1	......
Wabash	1	12	4	9	3	......	......	3
Quebec, Montreal and Southern	2	11	......	2	......	......	2	9
Windsor, Essex and Lake Shore	1	1	1	20	......	19	......	......
New-Brunswick and P. E. I	......	1	......	......	......	......	......	1
British-Columbia	1	......	......	......	......	......	1	......
Michigan-Central	11	53	5	36	......	......	6	17
Moncton and Buctouche	4	2	......	......	......	......	4	2
Ontario-Central	2	1	2	......	......	......	......	1
Vermont-Central	8	16	......	2	......	......	8	14
Dominion-Atlantic	......	3	1	2	1	......	......	1
Témiscouata	1	......	......	......	......	......	1	......
St.Lawrence and Adirondack	......	14	2	13	2	......	......	1
Morrissey, Fernie and Michel	1	13	......	1	......	......	1	12
Vancouver, Victoria and Eastern	2	19	......	18	......	......	2	3
Boston and Maine	......	4	3	3	3	......	......	1
Maine Central	......	4	......	......	......	......	......	4
Ottawa and New York	......	9	2	6	2	......	......	3
Niagara, St. Catharines and Toronto	2	1	......	3	......	2	2	......
Canadian Northern Ontario	2	66	5	19	3	......	......	47
Montreal and Southern Counties	1	......	......	......	......	......	1	......
Bay-of-Quinté	1	7	......	......	......	......	1	7
Esquimalt and Nanaïmo	3	2	2	3	......	1	1	......
Algoma-Eastern	......	......	......	1	......	1	......	......
Halifax and South Western	......	......	......	2	......	2	......	......
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	......	......	......	1	......	1	......	......
Quebec and Lake St. John	......	......	......	1	......	1	......	......
Erie and Ontario	......	......	......	1	......	1	......	......
Brantford and Hamilton	......	......	1	2	1	2	......	......
Québec Oriental	......	......	......	1	......	1	......	......
	594	1,899	337	1,363	17	102	274	638
	337	1,363	......	......	......	......	17	102
Diminution	257	536	......	......	......	......	257	536

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 7.—Indiquant les tamponnements accompagnés de blessures corporelles et suivis d'enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1915.

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.				
3369	17 février	G.-T	Granton, 4 mille à l'est de		1
3378	7 mars	G.-T	Ste-Catharine, Ont		3
3383	7 "	Q.O.R	Matapedia, Passage Warren		1
3390	21 anvier	G.-T	North-Bay, Ont	1	
3392	12 mars	G.-T	Fort-Erie, Ont		1
3394	3 "	G.-T	Cour de Fort-Erie		2
3490	9 juin	W. E. & L. S	Essex, courbe Naylor		1
3493	13 juillet	C.-N	Cour d'Edmonton partie ouest	1	
3516	21 "	G.-T	Cour de Rivers		2
3522	5 juin	C.-N	Cote Siding, 7 poteaux à l'est de	3	4
3529	25 juillet	C.-N	Humbolt, Sask		1
3578	28 août	P.-C	Cour de Westmount Québec		1
3584	2 septembre	G.-T	Komoka		25
3591	15 août	G.-T	Transcona		1
3592	17 juillet	G.-T	Redditt		1
3628	15 octobre	P.M.R	St-Thomas, Passage de l'ave. Wilson		1
3632	22 "	P.-C	Fredericton		2
3640	17 septembre	P.-C	Rossport, Ont		3
3647	5 novembre	G.-T	St-Henri, Qué		8
3690	10 "	P.-C	Guelph-Jonction		1
3697	11 "	G.-T	Cour de Tiffin, Ont	1	
3707	5 décembre	G.-T	Toronto		1
3724	10 "	Wabash	Route Darling 4 milles à l'est de la		3
3735	24 novembre	G.-T	Merritton		8
3737	19 décembre	G.-T	Badger's Cut, Ont		1
3738	1 "	G.-T	Campbellford, 4 milles à l'est de		3
3747	10 "	G.-T	Tunnel de Sarnia		1
3754	12 "	A.C. & H.B	Frank		2
3756	12 "	G.-T	Windsor		3
3759	14 "	G.-T	Près de Welland	9	4
3723	30 "	G.-T	Merritton, Ont		2
3504	10 juillet	G.-T	Callender, Ont		3
3513	3 août	N. St. C. & T.	Thorold, Passage Ball		2
3536	23 juillet	G.T. & St. Ry	London-ouest, Rectory rue		7
3550	21 juin	G.-T	Kinburn, $1\frac{1}{2}$ milles à l'ouest de	2	2
3742	23 novembre	G.-T	Preston, Ont, $\frac{1}{2}$ mille aux sud de		2
3469	29 mai	G.-T	Palmerston, Ont		2
3761	31 décembre	M.C.R	Cour de St-Thomas		2
3765	26 "	G.-T	Blackwater-Jonction		3
3769	13 janvier	C.-N	Cour d'Edmonton		1
3786	7 décembre	P.-M	Montrose		1
3788	10 février	C.-N	A l'est St-James, sémaphore éloigné		10
3797	2 "	G.-T	Montréal, Bonaventure, rue des Seigneurs	1	30
3807	23 "	G.-T	Killaloe, Ont		2
3811	19 janvier	G.-T	Cour de Côteau-Jonction		2
3815	2 mars	G.-T. & St. Ry	Montréal, chemin de la Côte St-Paul		4
3827	22 décembre	P.-C	Glen-River		1
3829	2 février	P.-C	Mille 57·7, Trenton, S.D	1	1
3403	22 avril	C.P. & St. Ry	Fairville (à l'ouest de St. John)		3

Nombre total des enquêtes	49
Total de tués	19
Total des blessés	165

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Relevé N° 8.—Indiquant les déraillements accompagnés de blessures, à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1915.

Dossier.	Date.	Chem de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.				
3368	18 février	T. H. & B.	Hamilton Tunnel Junction		1
3385	5 janvier	P.-C	Mille 51, Ignace, S.D		1
3407	25 mars	G.-T	South River, près de		1
3417	17 avril	G.-T	Brantford, Ont		1
3431	19 "	G.-T	Montréal, Pointe St-Charles		1
3443	20 février	M. & B. Ry	Station de Scotch Settlement	4	2
3450	9 mai	G.-T	Richmond, Qué		31
3452	14 "	M.-C	Buxton		2
3477	12 juin	G.-T	Wingham, Ont		2
3487	14 "	G.-T	Bromptonville, Qué		3
3557	14 août	C.N.O	Erinsville		4
3565	3 sept	C.-N	Browns Hill, près de Enterprise		5
3567	5 juillet	G.-T	Maple-Lake, Ont		1
3588	16 sept	G.-T	Ste-Catharines, Ont		1
3627	15 "	P.-C	Mille 22·5, Toronto, S.D		2
3630	8 "	P.-C	Balliver, 1 mille à l'ouest de	1	
3638	6 oct	P.-C	Mille 86, 2 poteaux à l'est de Laggan, S.D.	1	
3667	17 "	G.-T	Mimico, voie d'évit. de Manufacturiers		1
3674	3 nov	G.-T	Belleville, Ont		1
3677	7 oct	G.-T	Rea, Man		1
3680	13 nov	C.-N	Mille 216, 8 poteaux au sud de		3
3696	2 "	P.-C	Mille 39, Cascade, S.D	3	
3441	2 avril	C.-N	Edmonton, à l'extrémité est de la cour		1
3409	19 mai	G.-T	Dorval, Qué		1
3497	16 juillet	P.-C	Mille 67		1
3510	29 "	T.N. & B.	Cour Aberdeen		2
3792	3 février	G.-T	Listowel		2
3793	1er "	G.-T	Listowel		2
3795	20 nov	E. & N.	Mille 22, au sud du	1	
3798	16 février	P.-C	Mille 13, Govenlock, S.D.	1	1
3799	20 nov	V.V. & E.	White-Rock, 3 milles au nord de		1
3804	2 février	G.-T	Welland, Ont		1
3805	2 "	G.-T	Seaforth, Ont		4
3806	2 "	T.H. & B.	Cour de Coyle, Hamilton, Ont		1

Nombre total des enquêtes	34
Nombre total des tués	11
Nombre total des blessés	81

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 9.—Indiquant les accidents aux passages à niveau accompagnés de blessures, au sujet desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1915.

Dossier	Date.	Chem. de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.				
3366	5 mars	M.-C	Iona, croisement du chemin de fer		1
3376	11 "	G.-T	Montréal, place Saint-Henri		1
3384	18 "	G.-T	Tecumseh, creek Pike	1	
3386	17 "	G.-T	Port-Hope, passage de la rue John		1
3389	21 "	G.-T	Près Stoney Creek, chemin Harris		1
3396	27 "	G.-T	Hamburg, passage de la rue Waterloo		1
3398	9 "	G.-T	Toronto, passage de la rue Bloor	1	
3402	27 "	P.-C	Mille 45, Glen Norman	1	
3416	15 avril	G.-T	Berlin, passage, rue Wilmot		1
3429	2 mai	G.-T	London, passage, rue William	1	
3432	22 avril	M.-C	Bridgeburg, chemin Thompson		1
3433	15 "	G..T	Toronto, avenue Jones		1
3434	12 mars	G.-T	Waterville, passage de l'hôtel de ville		1
3438	23 avril	G.-T	Simcoe, rue Norfolk		1
3436	19 mai	M.-C	Harwick, passage à l'ouest de Mull		1
3447	21 "	G.-T	Brampton, rue James, 2e passage à l'est de		1
3455	20 "	G.-T	Lindsay, Jonction-sud	1	
3456	30 "	G.-T	Montréal, passage rue Guy		1
3457	28 "	P.-C	Qué bec, passage rue Dorchester		1
3459	1er "	P.-C	Toronto-ouest, passage, ave. Royce		1
3460	1er juin	G.-T	Toronto, passage rue Cherry		1
3461	30 mai	G.-T	Lachine, ave. Brewster	1	
3462	16 "	G.-T	Seaforth, passage à l'est de		1
3463	9 "	G.-T	Station St-Paul, passage à l'ouest de		1
3470	6 juin	G.-T	Lancaster, passage public	1	
3482	11 "	G.-T	Hamilton, rue Wentworth		1
3483	14 juillet	C.-N	Township de Gillimsbury, au sud de la station du Mont-Albert	2	
3485	9 juin	G.-T	Montréal, passage rue Fulford		1
3486	3 juillet	G.-T	Lac Shallow, passage à ½ mille au nord de		2
3488	27 juin	P.-C	Mille 76, Edmonton, S.D	2	
3489	2 juillet	G.-T	Hamilton, passage, rue Ottawa	1	
3491	1er "	G.-T	Peterboro, passage pub., 1 mille à l'est de	1	1
3496	6 "	P.-C	Toronto, avenue MacLennan	1	
3499	25 "	P.-C	Fassett, passage à 1 mille à l'ouest de	2	
3500	13 "	P.-C	Québec, passage chemin Bell	1	
3501	16 "	P.-C	Calgary, 8e rue est	1	
3502	14 "	G.-T	Lansdowne, premier passage à l'ouest de		1
3505	13 juin	C.-N	Fort-William, rue Miles		4
3511	3 août	B. & M	Ayers-Cliff, 1er passage sud	2	
3512	22 juin	C.-N	Fort-William-ouest, rue Gore	1	
3524	31 juillet	P.-C	Scarboro, T.P		1
3525	2 "	C.-N	Melfort, passage		1
3526	17 août	P.-C	Toronto-ouest, passage Weston		1
3531	17 août	P.-C	Winnipeg, avenue Robinson		1
3564	19 "	M.-C	St-Thomas, passage rue Queen		1
3575	1er sept	P.-C	St-Jean, Jacques-Cartier		1
3580	24 août	G.-T	Sarnia, rue Divine		2
3585	27 "	C.-N	Près mille 236, Port-Arthur, S.D		1
3595	11 sept	P.-C	Birchton, passage entre les lots 15 et 16	1	
3597	29 "	G.-T	Strathmore, passage à l'ouest de la gare	1	
3604	11 "	P.-C	Station de Dixie, mille 12·61	1	
3607	1er oct	G.-T	Montréal, passage à l'est de la rue Bridge		1
3610	3 "	G.-T	St-Hyacinthe, passage Bertrand		1
3613	1er oct	G.-T	Lachine, Qué., 18e avenue	1	
3614	2 "	W.E. & L.S	Windsor, passage du chemin Gravel		1

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

RELEVÉ N° 9.—Indiquant les accidents aux passages à niveau accompagnés de blessures, au sujet desquels on a tenu des enquêtes durant l'année terminée le 31 mars 1915—*Fin.*

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.
Inv.					
3617	2 juillet	P.-C.	Mortlack, croisement du chem. du Gou..	1	.....
3618	2 octobre	C.-N.	Winnipeg, ave. Portage	2	1
3621	6 "	B. & H.E. Ry	Ancaster, croisement entre les lots 47 et 48	1	3
3622	9 "	G.-T.	Hamilton, croisement, rue Barton	.....	2
3624	20 septembre	W.E. & L.S.	Ruthven, croisement des lots 10 et 9	.....	1
3625	17 "	G.-T.	Amigari, croisement de la gare	.....	1
3635	21 "	G.-T.	King, passage Crawfords	1	.....
3639	27 octobre	G.-T.	Morrisburg, 1er croisement publi. à l'ouest	.....	1
3641	23 septembre	C.-N.	Dilisle, rue Main	.....	1
3648	22 octobre	G.-T.	Chutes-Niagara, croisement march.	.....	2
3649	22 "	G.-T.	Brantford, croisement, Toll Gate	.....	2
3650	13 "	G.-T.	Moborought, croisement public ouest	.....	1
3654	9 novembre	G.T-	Toronto, ave. Strachan	.....	1
3657	23 octobre	P.-C.	Toronto, rue Church	.....	1
3658	6 novembre	P.-C.	Knowlton, rue Victoria, passage à niveau mil. 6·86	.....	1
3664	11 octobre	G.-T.	Hamilton, rue Wellington	.....	1
3665	30 "	G.-T.	Hamilton, ave. Ferguson	.....	1
3679	21 "	P.-C.	Chatham, rue Lavoire	.....	1
3682	13 novembre	G.-T.	Dominion, passage de la 2e ave.	1	.....
3683	20 "	M.C.	Tillsonburg, 1er croisement	1	.....
3684	9 "	P.-C.	Winchester, 1er croisement	.....	1
3685	31 octobre	M.-C.	London, rue Colborne	.....	1
3686	7 "	G.-T.	Grimsby, croisement à l'est de la station	.....	1
3687	er décembre	P.-C.	Ottawa, Ridgemont, croisement rue Bank, mille 1·26	1	.....
3689	25 novembre	P.-C.	Québec, Saint-Martin	.....	1
3691	17 novembre	P.-C.	Lambton, chemin Dundas	.....	1
3692	25 "	G.-T.	Rideau, croisement publi. ½ mille à l'est de	1	1
3704	9 décembre	G.-T.	Près Vankleek Hill, Ont., briqueterie	3	.....
3716	25 novembre	G.-T.	Montréal, ave. Atwater	1	.....
3718	27 "	G.-T.	Toronto, ave. Royce	1	.....
3722	10 "	C.-N.	Markham, entre Thornlea et Richmond.	.....	1
3725	23 "	G.-T.	Sundridge, croisement de la partie nord.	1	.....
3728	19 "	P.-C.	Cooksville à gare, chemin Dundas	.....	1
3730	20 "	G.-T.	Meaford, O., croisement de la rue Bridge	1	.....
3733	18 decembre	C.-N.	Edmonton, ave. Ottawa	.....	1
3736	14 "	G.-T.	London, croisement, rue Edgerton	2	.....
3739	19 novembre	P.-C.	Ste-Marie, 1er passage ouest, mille 2337..	.....	1
3740	9 décembre	P.-C.	Missouri, 3e crois. à l'ouest, de mil. 106·6.	1	1
3743	12 "	G.-T.	Montréal, croisement, rue Vinet	1	.....
3751	7 "	G.-T.	St-Thomas, 2½ milles à l'ouest de	.....	2
3753	6 "	G.-T.	St-Henri, croisement, rue St-Phillippe	.....	1
3758	16 "	G.-T.	Hamilton, croisement, rue Rebecca	.....	1
3426	20 mars	C.-N.	Mileage 35, 1er croisement à l'est de la station, Dunmor, Sask	.....	2
3430	25 avril	P.-C.	Chatham, croisement, rue Queens	.....	1
3473	21 juin	N.Y.C. & H. R.	St-Timothée, croise. à 300 pieds au sud de	.....	1
3551	7 août	G.-T.	Newstadt, croisement, Hoggman	.....	1
3411	8 avril	G.-T.	Wyoming, croisement de la rue Main	1	.....
3762	25 décembre	G.-T.	Simcoe, croisement de la rue Union	1	.....
3766	21 "	P.-C.	Jonction, Lake Shore	.....	1
3770	28 "	G.-T.	Galt, croisement, rue Kerr	.....	1
3772	28 "	P.-C.	Berthier, croisement du chemin public de la Grande-Côte	.....	1
3774	er "	P.-C.	Mille 44·20, croisement du ch. de la poste	.....	1
3776	16 "	C.-N.	Elgin, 1 mille à l'ouest de, vers mille 62·5.	.....	1
3780	23 janvier	G.-T.	Brampton, 1er croisement à l'ouest de	1	.....
3791	10 février	M.-C.	Stevensville, rue à l'ouest de	.....	2
3821	22 "	G.-T.	Hamilton, ave. Sherman	.....	1
3823	13 mars	G.-T.	London, rue Clarence	.....	1
3825	11 "	P.-C.	Jonction-Drummondville, ch. principal	.....	1
3832	10 février	H. & S.W.	Bridgewater, croisement, Baker	.....	1
3812	7 mars	P.-C.	Station Leonard, croisement à l'ouest de	.....	1

Nombre total des enquêtes	115
Nombre total des tués	48
Nombre total des blessés	93

RELEVÉ N° 10.—Indiquant divers autres accidents accompagnés de blessures à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1915.

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Endroit.	Remarques.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.					
3367	12 mars	P.-C.	Jonction de Central-Ontario	Recevant le signal du serre-frein		1
3370	31 janv	G.-T.	M.P. 153·6 Regina Bdry	Chute en bas de la locomotive		1
3371	6 mars	G.-T.	Mimico, Ont	Ecrasé entre des wagons		1
3372	19 fév	G.-T.	Toronto-ouest	A glissé en ôtant des wagons de la voie d'évitement de la balance		1
3373	10 mars	P.-C.	Cour de McAdam-Junction	Frappé par la locomotive en donnant un signal		1
3374	21 "	P.-C.	Laurentian S.D. mil. 25	En sautant d'un train en marche		1
3375	24 "	C.-N.	Montréal, usine Lakefield	En essayant de dételer des wagons		1
3377	20 "	C.-N.	Grand-Mère, cour	En assujettissant les barres d'attelage		1
3379	7 "	P.-C.	McAdam-Junction	En assujettissant les barres d'attelage		1
3380	5 fév	P.-C.	McAdam-Junction, N.B	A glissé et est tombé en courant en avant de la locomotive		1
3381	7 mars	P.-C.	Iberville	Frappé par la locomotive		1
3382	23 "	P.-C.	Mattawa	A sauté en bas d'un train en marche	1	
3387	20 fév	G.-T.	Toronto, Don	A été écrasé entre la locomotive et le tender		1
3388	10 "	E. & N.R.	Pont de Chase-River, mil. 70	En passant entre des wagons en marche	1	
3391	10 mars	G.-T	Dorchester, Ont	Est tombé entre la locomotive et le tender		1
3393	2 "	G.-T.	Paris-Junction	Frappé par un train		1
3395	19 fév	P.-C.	Fort-William, Ont	A essayé de couper le boyau d'air, a été projeté contre le train		1
3397	25 mars	G.-T.	York, Ont	Frappé par des wagons en traversant la voie		1
3399	24 fév	M.-C	La Salette	Frappé par un train	1	
3400	12 mars	C.-N.	Le-Pas, Man	En détachant un boyau d'air		1
3401	4 fév	G.-T.	Mission, Ont	En sautant en bas du fourgon de queue		1
3404	18 mars	G.-T.	Fort-Erie, Ont	En aiguillant		1
3405	2 avril	T.H. & B.	Hamilton, parc Aberdeen	Tombé à côté d'un wagon		1
3406	24 mars	G.-T.	Hamilton, Ont	En aiguillant		1
3408	9 "	G.-T	Hawkestone, Ont	Les doigts pris dans la porte du vestibule		1
3410	4 avril	P.-C	Smith's Falls, Ont	A sauté en bas de la locomotive		1
3412	11 "	G.-T	Malton, Ont	A sauté en bas d'un train		1
3413	1er "	P.-C.	Chapleau, cour de	Des wagons ont passé sur ses jambes	1	
3414	22 "	P.-C	Toronto, croisement de la rue	En manœuvrant l'aiguille		1
3415	3 "	M.C.R.	Victoria, cour de	On suppose qu'il a passé entre les wagons	1	
3418	25 "	P.E.R.	Springfield	Lancé par-dessus la coupole		1
3419	13 mars	C.-N.	Saskatoon, cour de	En descendant du toit d'un wagon		1
3420	17 "	C.-N	Mille 484, rue Battleford	En sortant par la fenêtre de la cabine		1
3421	7 mai	P.-C.	Toronto, pass. de la rue Bay	En essayant de monter sur un wagon	1	
3422	21 avril	P.-C.	Mile-End, cour du	En traversant la voie de retour	1	
3423	17 "	G.-T.	Niagara Falls, Ont	En assujettissant les barres d'attelage	1	
3424	26 mai	G.-T.	Melville, Sask	En voyageant sur le marchepied d'arrière de la locomotive		1
3425	7 avril	C.-N.	Regina, Sask	En détachant un boyau à vapeur		1
3427	16 mars	G.T.	Watrous, cour de	En déchargeant les cendres		1
3428	31 "	P.-C	Aroostook-Junction	Frappé par le bras d'aiguille	1	

RELEVÉ N° 10.—Indiquant divers autres accidents accompagnés de blessures à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1915—*Suite.*

Dossier.	Date.	Chemin de fer.	Endroit.	Remarques.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.					
3437	28 avril	C.-N.	Cour de Sudbury-Jonction	En assujettissant les barres d'attelage		1
3438	16 mars	P.-C.	Cour de Westminster	A essayé de descendre d'un train	1	
3439	5 avril	P.-C.	Cour de North-Bend B.C.	A essayé de passer entre les wagons	1	
3440	4 mai	G.-T.	Mille 290	Le lit de la rivière s'est déplacé à cause de dépôts de sable		21
3442	8 avril	G.-T.	Calgary, Alta	En attelant des wagons		1
3444	11 mai	P.-C.	Winnipeg, Man	Frappé par un wagon		1
3445	25 avril	G.-T.	Niagara Falls, Ont	Tombé en bas d'un train		1
3446	21 mai	G.-T.	Beaconsfield, Qué	Tombé en bas de la coupole sur le plancher du fourgon de queue		2
3448	27 mai	P.-C.	Gare de Westmount	Frappé par une locomotive		1
3449	23 mai	P.-C.	Cour de Sortin-South	Tombé sur le tender en prenant de l'eau		1
3451	5 "	G.-T.	Clifton-Jonction	Tombé en bas d'un wagon		1
3453	7 "	G.-T.	Waterdown, Ont	Tombé entre les wagons	1	
3454	23 "	P.-M.	Blenheim Junction	En appliquant les freins		1
3458	27 avril	G.-T.	Stouffville, Ont	Frappé par un train		1
3464	10 mai	P.-C.	Jerome, ½ mille à l'ouest de	Frappé par un train	1	
3465	26 "	O. & N.Y.	Cornwall, Ont	Pris entre les barres d'attelage	1	
3466	29 avril	G.-T.	Gainford, Alta	La locomotive à frappé l'arrière du train		1
3467	2 juin	P.-C.	Winnipeg, près des terr. de l'exp.	Ecrasé	1	
3468	27 mai	C.N.Q.	Holdein siding	Ecrasé entre des wagons		1
3472	19 juin	G.-T.	Woodstock, Ont	Tombé de la coupole sur le plancher du fourgon de queue		1
3474	13 "	G.-T.	Cornwall, Ont	A sauté d'un train		1
3475	1 "	G.-T.	Montréal, Turcot	A sauté en bas d'un train		1
3476	13 "	P.-C.	Ste-Agathe	A sauté en bas d'un train		1
3478	9 "	G.-T.	Komoka, Ont	Tombé d'un wagon	1	
3479	11 "	G.-T.	Hamilton, Ont	Tombé en bas d'une locomotive		1
3480	16 avril	C.-N.	Mille 320, Humboldt, S.D.	A sauté en bas d'une locomotive		1
3481	14 mai	G.-T.	Cour d'Orillia Ont	Est tombé entre une locomotive et un wagon		1
3484	9 juin	G.-T.	Montréal, Pointe-St Charles	Frappé par une locomotive	1	
3492	12 "	P.-C.	Netiskow, Alta	Jeté en bas de l'extrémité d'un wagon	1	
3494	22 "	G.-T.	Toronto, Ont	Frappé par une locomotive	1	
3495	18 juillet	P.-C.	Havelock yard	Pris entre les barres d'attelage	1	
3498	2 "	C.N.O.	Cour de Parry-Sound	Frappé par le tuyau de prise d'eau		1
3503	28 juin	P.-C.	Ste-Agathe, Qué	Tombé d'un train		1
3506	16 juillet	G.-T.	Georgetown	Tombé d'un wagon		1
3507	17 "	G.-T.	Longwood, Ont	Pris entre les barres d'attelage	1	
3508	18 "	G.-T.	Hamilton, Ont	Tombé d'un wagon		1
3509	22 "	G.-T.	Hamilton, Ont	Jeté en bas d'un wagon		1
3514	7 aout	P.-C.	Schreiber, usines de	En travaillant sur un train	1	
3515	27 avril	C.N.Q.	Prince-Albert, à l'est de	L'avant de la locomotive à heurté une planche		1
3517	22 juillet	C.-N.	Prince-Albert, 4 mil. au sud de	Rupture d'un ampoule de verre		1

3518	15 juillet..	C.-N.	Prince-Albert, voie de l'usine..	Eclatement de boyau dans la cabine de la locomotive	....	1
3519	2 juin..	C.-N.	Morguay, voie d'évit,. part. est	En levant la barre d'attelage	....	1
3520	30 juillet..	G.-T.	Scarboro	Frappé par la traverse d'avant de la locomotive	....	1
3521	29 "	P.-M.	McGregor	En détachant des wagons	....	1
3523	10 août..	G.-T.	Longwood, Ont.	Marchait en avant du train	1	....
3527	19 juillet..	P.-C.	Winnipeg, cour Transcona	Trouvé sur la voie	1	....
3528	28 "	G.-T.	Cour de Westford	Explosion dans la boîte à feu	1	....
3530	9 août..	C.N.Q.	Mille 151	Le tender de la locomotive et un fourgon de bagage ont passé à travers un pont	1	1
3532	25 juillet..	N.Y. & H.	Cornwall	Est tombé en avant d'un wagon	1	....
3533	8 "	G.-T.	Mille 407½ à l'est de P.R.	Jeté en bas de la locomotive	....	1
3534	29 "	G.-T.	London, tra. de la rue Maitland.	Wagon frappé par une locomotive	....	1
3535	11 août..	P.-C.	Lovett, Alta.	Les wagons séparés de la locomotive	....	4
3537	10 juillet..	G.-T.	Edson, Alta.	En détachant les wagons	....	1
3538	24 "	G.-T.	Tunnel, de Sarnia, Ont.	En essayant de monter sur le marchepied de la locomotive	....	1
3539	29 "	G.-T.	Montréal, Turcot-Ouest	Tombé d'un wagon	....	1
3540	14 août..	B. & M.	Eustis, Qué.	Frappé par un wagon	....	1
3541	24 "	C.N.Q.	Longue-Pointe, remise de la..	Marchait devant la locomotive	....	1
3542	19 "	P.-C.	Jonction St-Martin	A sauté d'un train	....	1
3544	22 juillet..	C.-N.	Edmonton, West Lead	En voyageant à l'arrière du fourgon de queue	....	1
3543	18 août..	C.-N.	Entre les milles 36 & 37 à l'ouest de Tollerton.	Tombé entre des wagons	....	1
3545	6 "	C.-N.	Cour d'Edmonton West Lead.	En montant sur le marchepied d'arrière de la locomotive	....	1
3546	21 "	G.-T.	Madawaska, Ont.	En tirant la cheville du levier de marche	....	1
3547	18 "	G.-T.	Montréal, Turcot	Frappé par une locomotive	....	1
3548	1 sept..	W.J.T.	Winnipeg, cour J. T.	En essayant de grimper sur le fourgon de queue	....	1
3549	3 août..	P.-C.	Finch, ½ mille à l'est de	Tombé par-dessus un pont	....	1
3552	22 "	G.-T.	Toronto, gare Don	Tombé d'un train	1	....
3553	28 "	T. H. & B.	Hamilton	A Hughson Mt., en passant entre les wagons, la locomotive étant détachée	....	1
3554	7 "	P.-C.	Strathmore, Alta.	En volant un voyage	....	1
3555	2 "	P.-C.	Lukie, Alta.	Tombé d'un wagon	1	....
3556	18 "	P.-C.	Port-Arthur	Trouvé couché sur la voie	....	1
3558	25 juillet..	D.-A.	Newport	Est tombé entre des wagons	....	1
3559	15 "	P.-C.	Port-Arthur, Ont.	En détachant les boyaux à air	1	....
3560	4 mai..	C.-N.	Fort-Frances	Ecrasé par un wagon	....	1
3561	25 juin..	C.-N.	Cour de Rainy-River	En détachant un boyau à air	....	1
3562	20 août..	G.-T.	Hagersville, Ont.	Pris entre des wagons	....	1
3563	21 juillet..	Wabash	Port-Robinson	Tombé du toit d'un wagon	....	1
3566	18 août..	G.-T.	Jarvis, Ont.	Frappé par une locomotive	1	....
3568	14 "	P.-C.	Cour de Transcona, Man.	Frappé par un train wagon	1	1
3569	28 "	Wabash	St-Thomas, Ont.	A essayé d'appliquer l'injecteur	....	1
3570	20 "	G.-T.	London, Ont.	Le marchepied de la locomotive frappé par une planche	....	1
3571	31 "	G.-T.	Chatham, Ont.	Pris entre la locomotive et un wagon	....	1
3572	5 sept..	G.-T.	Hamilton, Ont.	En attelant les wagons	....	1
3573	6 "	C.-N.	Bedford, ½ mille à l'est de	Echappement du couvercle de la boîte à feu	....	1
3574	15 juillet..	C.-N.	Dauphin, v. de la passe à cendre	En manœuvrant l'injecteur, le boyau-seringue à éclaté	....	1
3576	8 sept..	P.-C.	Québec	En essayant de monter sur la locomotive	....	1
3577	24 août..	P.-C.	Hébert	En essayant de descendre d'un train	....	1
3579	20 "	P.-C.	Markey, croisement à l'est de.	Tombé en bas d'un train	....	1
3581	10 sept..	P.-C.	Bisco, Ont.	Frappé par une locomotive	....	1
3582	7 "	A.-C.	Cour de Stutton	A sauté en bas d'une locomotive	....	1

RELEVÉ N° 10.—Indiquant divers autres accidents accompagnés de blessures à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1915—*Suite.*

Dosier.	Date.	Ch. de fer.	Endroit.	Remarques.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.					
3583	24 août	G.-T.	Toronto, Ont.	En assujettissant les barres d'attelage		1
3586	2 sept.	G.-T.	Cour de Tiffin, Ont.	Rupture de la traverse d'avant de la locomotive		1
3587	11 "	G.-T.	Drumbo, Ont.	En détachant un wagon de la locomotive		1
3589	"	G.-T.	London est, Ont.	Eclatement de culotte dans la locomotive		1
3590	13 sept.	T.H. & B.	Smithville, ½ mille à l'est de	Eclatement d'un boyau à air		1
3593	24 août	C.-N.	Raddison, ½ mille à l'est de	Tombé en bas d'un train		1
3594	27 "	G.-T.	St-Bruno, Que.	Pris entre un fourgon à bagage et un wagon de 2e classe		1
3596	5 sept.	P.-C.	Flesherion	En descendant d'un train en mouvement		1
3598	1er août	N.Y. & H.R.	St-Timothée	Frappé par une locomotive		1
3599	16 "	G.T.P.	Endako, C.-B.	Est tombé du chasse-pierres de la locomotive		1
3600	1er "	G.T.P.	Fort-Fraser, C.-B.	En détachant la locomotive		1
3601	24 sept.	G.-T.	Toronto, Ont.	En manœuvrant l'aiguille		1
3602	18 août	P.-C.	Cour de Goderich	En aiguillant		1
3603	16 sept.	G.-T.	Findley, Ont.	A sauté en bas d'un train		1
3605	23 "	C.-N.	Meanock, Alta.	En courant le long de la voie pour prendre un train, a sauté en avant de la locomotive		1
3606	18 "	C.-N.	Usine d'Edmonton	Est tombé dans un puits et a donné de la tête sur un rail		1
3608	3 oct.	G.-T.	Maxville, Ont.	En se tenant sur une passerelle		1
3609	25 sept.	C.-N.	Edberg	Ebouillanté par le boyau-seringue		1
3611	20 "	C.-N.	Big-Valley	Explosion d'un cylindre		1
3612	21 août	C.-N.	Entre les milles 369 et 369 Calgary, S.D.	En vidant la casserolle à cendres		1
3615	23 sept.	G.-T.	London-est	Est tombé dans la fosse à cendres		1
3616	18 "	P.-C.	Oak-Lake	Est tombé entre les wagons	1	
3619	26 juillet	G.-T.	Findley, 3 milles à l'ouest de	Corps trouvé sur la voie	1	
3620	21 sept.	P.-C.	Molson	Frappé par les wagons et écrasé	1	
3623	5 août	C.-N.	Gypsumville	En courant derrière la locomotive pour manœuvrer l'aiguille	1	
3626	10 oct.	G.-T.	Pointe-Claire, Qué.	A sauté en bas d'un train		1
3629	9 "	P.-C.	Gare de Caledon	Frappé par un train	1	
3631	19 sept.	P.-C.	Mil. 51, Kootenay Central S.D.	Ecrasé sous un train	1	
3633	18 juillet	N.Y.C. & H.B.	Beauharnois, P.Q.	A sauté d'un train en marche		1
3634	5 août	N.Y.C. & H.R.	Huntington	En passant d'un wagon sur un autre		1
3636	1er oct.	P.-C.	Cour Hartney, à l'ex. ou. de la	En essayant de monter sur un train en mouvement		1
3637	14 "	P.-C.	Cour de Moose-Jaw	Ecrasé	1	
3642	25 sept.	G.-T.	Davisville, Ont.	En aiguillant		
3643	18 oct.	C.-N.	Quai de la gare d'Edmonton	En détachant un boyau à vapeur		1
3644	15 "	G.-T.	Hyde-Park Jonction	Tombé en bas d'un train		1
3645	22 sept.	C.-N.	Tessier, Sask.	En réparant un wagon		1
3646	7 oct.	G.-T.	Lyndon-Jonction	En remplaçant la clef du té		1

3651	24 oct.	G.-T.	Stratford	Voyageant sur le chasse-pierre	1	
3652	5 nov.	C.-P.	Toronto	Trouvé sur la voie		1
3653	2 "	C.-N.	Vegreville	Pris entre des wagons à marchandises	1	
3655	1 oct.	M.-C.	Gare de Welland	Pied écrasé sous la roue d'un truck		1
3656	14 "	W.St.C.T.	Port Weller	Essayant de prendre un train en marche		1
3659	2 nov.	G.-T.	St-Lambert-Jonction	Frappé par un train		1
3660	5 "	G.-T.	Montréal, Pte-St-Charles	Pris entre des wagons		1
3661	4 "	G.-T.	Montréal, Turcot	Frappé par la locomotive		1
3662	16 "	C.-P.	Buller	Est tombé du toit d'un wagon		1
3663	1 oct.	C.-P.	Handel	A voulu monter sur un train en marche	1	
3666	1 "	G.-T.	Tunnel Sarnia, Ont	A reçu un choc en réparant une cloche électrique	1	
3668	24 "	G.-T.	Barrie, Ont	Voulant sauter sur un train		1
3669	4 "	M.-C.	Cour de Windsor, Ont	En manœuvrant le gril sur la locomotive		1
3670	3 "	M.-C.	Cour de St-Thomas	Pris entre les barres d'attelage		1
3671	5 "	M.-C.	St-Thomas, Ont	Projeté en bas d'un wagon		1
3672	9 "	M.-C.	Cour de Montrose, Ont	En se tenant debout sur le pont de la locomotive		1
3673	3 nov.	C.-P.	Remise de Lambton	Travaillant sur la locomotive		1
3675	2 "	G.-T.	Newmarket, Ont	Est tombé en passant entre les wagons		1
3676	17 "	T.H. & B.	Cour de Brantford	Aiguillant les wagons		
3678	28 oct.	G.-T.	Montréal, Turcot	Nettoyant le fanal d'avant		1
3681	7 nov.	G.-T.	Pont de Vaudreuil Qué	Frappé par un train		1
3688	16 "	Wabash	Cayuga	En mettant du charbon dans la boîte à feu le tuyau à éclaté	1	
3693	3 "	C.-P.	Vancouver, cour du Centre	Ecrasé		1
3694	5 "	C.-P.	Cour de Kingston	Frappé par une locomotive		1
3695	23 oct.	C.-N.	Still-Creek	Montant sur un train		1
3698	9 nov.	G.-T.	Stratford, Ont	En accouplant		1
3699	9 oct.	M.-C.	Windsor, Ont	En assujettissant une barre d'attelage sur la voie		1
3700	10 nov.	C.W. & L.E	Entre Chatham et Dover	Tombé du toit d'un wagon		1
3701	21 oct.	P.-M.	Waterford	En levant l'écope après avoir pris de l'eau		1
3702	22 "	G.-T.	Tiffin, Ont	En prenant de l'eau à un tuyau-grue		1
3703	28 "	C.-N.	North-Battleford	Tombé du toit d'un wagon		1
3705	9 déc.	C.-N.	Mille 8·6 Parry-Sound, S.D.	En descendant de wagon, il s'est pris le pied dans le marche pied en fer		1
3706	31 nov.	C.-P.	Shannonville	Le train s'est sectionné		2
3708	20 "	C.-N.	Rosedale	Frappé par une planche détachée du wagon		1
3709	1 déc.	C.-N.	Camrose, Alta	En tirant la barre d'attelage d'un wagon		1
3710	27 nov.	Wabash	Belle-Rivière, Ont	En plaçant une nouvelle ampoule		1
3711	6 "	G.-T.	Trenton, Ont	Frappé par une locomotive	1	
3712	2 oct.	G.-T.	Colborne, Ont	Tombé d'une locomotive	1	
3713	26 nov.	P.-M.	Jonction St-Thomas	Tombé d'une locomotive	1	
3714	22 "	M.-C.	Cour de Montrose	Ecrasé entre des wagons	1	
3715	17 déc.	C.-P.	Bordeaux	Frappé par une locomotive		1
3717	5 "	G.-T.	Cour de Hamilton	Tombé d'un wagon		1
3719	30 nov.	G.-T.	Gare de Lakeside	Tombé d'un train		1
3720	1 déc.	C.-P.	Hochelaga	Frappé par le tender	1	
3721	22 nov.	G.-T.	Ste-Anne, Qué	A sauté d'un train		1
3726	4 déc.	T.H. & B.	Hamilton, cour Aberdeen	Projeté hors d'un wagon	1	
3727	24 nov.	C.-N.	Rainy River	Tombé d'un train		1
3729	20 "	C.-P.	Hull	Est tombé sur le quai de la gare		1
3731	18 "	C.-P.	Hochelaga	Tombé du toit d'un wagon		1
3732	26 "	G.-T.	Goderich, Ont	A plié la culotte		2

RELEVÉ N° 10.—Indiquant divers autres accidents accompagn s de blessures à la suite desquels on a tenu des enquêtes durant l'année expirée le 31 mars 1915—*Fin.*

Dossier	Date.	Chemin de fer.	Endroit.	Remarques.	Tués.	Blessés.
Inv.	1914.					
3734	12 oct.	C.-P.	Narreby	Une voiture lui a passé sur le pied		1
3741	28 nov.	G.-T.	Forest, Ont.	A sauté en bas d'un train		1
3744	7 déc.	G.-T.	North-Parkdale, Ont.	S'est frappé le pied contre le rail		1
3745	7 nov.	C.-N.	Regina	A été jeté en bas d'un wagon en faisant l'accrochage		1
3746	18 "	C.-P.	A l'est de Sutherland	Ecrasé	1	
3748	15 déc.	G.-T.	Cour de London	En aiguillant		3
3749	21 "	E. & L.S.	Kingsville, Farham	Doit avoir pris contact avec un fil chargé d'électricité pendant qu'il était sur le toit du wagon	1	
3750	26 nov.	N.Y.C. & H	Russell, Ont.	Est tombé en grimpant sur le toit d'un wagon		1
3752	16 déc.	G.-T.	Coteau-Jonction, Qué.	Un poteau s'est brisé pendant qu'il retirait un wagon de la voie d'évitement		1
3755	15 "	C.-P.	Crow-Lake	A sauté en bas d'un train	1	
3757	24 "	C.-N.	Melfort	Le boyau-seringue laissé ouvert		1
3471	20 juin	O. & N.Y.	Cornwall, Ont.	Frappé par un moteur		1
3763	22 jan.	G.-T.	Niagara-Falls	Ecrasé	1	
3764	9 "	G.-T.	Fort-Erié	En assujettissant les barres d'attelage		1
3767	23 déc.	C.-N.	Dalmeny	A sauté en bas d'un train		1
3768	9 "	C.-N.	Brandon, voie de trans.	Ecrasé entre les wagons		1
3771	16 jan.	C.-N.	Zealandia, mille 59	Rupture du tuyau à vapeur de l'injecteur		1
3773	21 nov.	C.-P.	McAdam-Jonction	Arrangeant le charbon sur le tender		1
3775	7 jan.	C.-P.	Mille 33·06, Benton, Woodstock.	En descendant d'un train	1	
3777	5 déc.	C.-N.	Mille 282, entre Kamsack et Veregin.	Pris entre la locomotive et le fourgon de queue		1
3778	16 jan.	C.-N.	Saskatoon, Sask.	Monté sur les wagons pendant les mouvements d'accouplement		1
3779	4 "	G.-T.	Montréal, Pte-St-Charles	En roulant sur la voie du truck pour déblais		1
3781	13 "	G.-T.	Brantford	A glissé sur le marche pied en descendant d'un train		1
3782	25 "	G.-T.	Cour de London	En assujettissant les barres d'attelage		1
3783	18 nov.	M.F. & M.	Cour de Fernie	En aiguillant	1	
3784	24 "	C.-P.	Cour de Cranbrook	Ecrasé	1	
3785	12 jan.	G.-T.	Cour de Hamilton	En se tenant sur le marchepied de la locomotive		1
3787	10 fév.	G.-T.	Toronto	Ecrasé	1	
3789	12 "	G.-T.	Thamesville	Frappé par un pont	1	
3790	6 "	G.-T.	Mimico, Ont.	Frappé par un train	1	
3794	20 "	G.-T.	Ste-Anne	Frappé par un train	1	
3796	20 déc.	C.-P.	Field	Frappé par une locomotive	1	
3800	8 nov.	G.-T.-P.	Nose-Lake, B.C.	Ecrasé	1	
3801	16 fév.	C.-N.-O.	Brockville, Ont.	Pris entre la plate-forme d'un wagon et un hangar		1
3802	2 "	Wabash	Jarvis, Ont.	Broyé sous la locomotive	1	
3803	12 "	G.-T.	Seaforth	En appliquant les freins sur un wagon		1
3808	16 "	C.-N.	Brazeau, m. 152, 1½ p. à l'uo,t de	Projeté contre le réservoir à eau		2

3809	9 fév	Q.M. & S.	Fortierville	Tombé du tender de la locomotive	....	1
3810	7 "	G.-T.	Coteau-jonc	Tombé d'un wagon	1	....
3813	8 "	C.-P.	Cour de McLeod	A voulu traverser la voie en avant du train	....	1
3814	7 mars	G.-T.	Belleville, 2 milles à l'est de	Le ciel du fourneau brûlé	....	1
3816	3 fév	G.-T.	Stratford	Assujettissant les barres d'attelage	....	1
3817	23 "	V.V. & E.	Cour de Vancouver	Assujettissant les barres d'attelage	....	1
3818	16 "	G.-T.	Compton	Descendant d'un wagon sur une échelle	....	1
3819	8 "	G.-T.	Brockville, cour Manitoba	Pris entre la cabine de la locomotive et le tablier de la glissoire à charbon	....	1
3820	24 "	G.-T.	London	Frappé par un wagon	....	1
3822	2 mars	M.-C.	Ridgetown, 2 milles à l'ouest	Tombé en bas de la locomotive	....	1
3824	22 fév	M.-C.	Cour de Windsor	En s'appuyant sur le côté d'un wagon	....	1
3826	26 "	G.-T.	Montréal, Turcot	Tombé du toit d'un wagon	....	1
3828	6 mars	G.-T.	Actonvale	Tombé du toit d'un wagon	....	1
3830	26 fév	G.-T.	Cour du tunnel de Sarnia	Assujettissant les barres d'attelage	....	1
3831	22 janv	C.-P.	Un mille à l'est d'Aurora	En passant d'un wagon sur la locomotive	....	1

Nombre total des enquêtes	268
Total des tués	65
Total des blessés	233

Relevé n° 11.—Récapitulation des accidents au sujet desquels on a tenu des enquêtes.

——	Nombre des enquêtes.	Tués.	Blessés.
Relevé n° 7 indiquant les tamponnements accompagnés de bless. corp. au sujet desquelles on a tenu des enq. pen. l'an. exp. le 31 mars 1914....	49	19	165
Relevé n° 8 indiq. les déraillements accom. de bless. corp. au sujet desquelles on a tenu des enq. pendant l'année terminée le 31 mars 1914..	34	11	81
Relevé n° 9 indiquant les accidents aux passages à niveau au sujet desquels on a tenu des enquêtes pendant l'année expirée le 31 mars 1914.......	115	48	93
Relevé n° 10 indiq. div. autres accidents qui ont été accomp. de blessur. c. et au s. desq. on a tenu des enq. pend. l'année expirée le 31 mars 1914.	268	65	233
Total..	466	143	572

Relevé n° 12.—Indiquant les accidents aux passages à niveau dans chaque province et pour chaque chemin de fer, pendant l'année expirée le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Ontario.	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse	Manitoba.	Colombie-Britannique.	Saskatchewan.	Alberta.	Yukon.	Total.	Tués.	Blessés.
Pacifique-Canadien..............................	21	9	1	....	1	....	2	2	....	36	15	25
Michigan-Central..............................	5	....	....	....	....	....	....	....	....	5	1	5
Grand-Tronc..............................	46	11	....	....	....	....	....	....	....	57	24	42
Canadian-Northern..............................	3	....	....	....	1	....	2	1	....	7	3	6
Canadian-Northern Ontario....................	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	1
Père-Marquette..............................	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2
St-Lawrence et Adirondack....................	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Windsor, Essex & Lake Shore....................	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	4
Vermont-Central..............................	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Halifax et South Western....................	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	1
Boston et Maine..............................	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	2	....
Brantford et Hamilton Electric..................	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	2
Total........................	82	23	1	1	2	....	4	3	....	116	47	90

RELEVÉ N° 13.—Indiquant les passages à niveau où on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le 31 mars 1915.

Dossier.	N° de l'ordonnance.	Situation du passage à niveau.	Chemin de fer.	Nature de la protection.
9437·121	21711	Lachine, 18ième avenue	G.-T	Barrières.
23458	21724	Lac-au-Chêne, Manitoba, première avenue	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1107	21757	Central-Ontario-Junction, crois. par l'est, de la pre. route publique	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1090	21815	Trois-Rivières, avenue Laviolette	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1060	21836	Port-Hammond, municipalité de Maple-Bridge	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1095	21865	Allison, Ont., rue Albert	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1088 and 9437.1089	21866	Trois-Rivières, P.Q., rue Saint-Maurice	C.-P	Barrières.
9437·1088 and 9437.1089	21866	Trois-Rivières, P.Q., rue Saint-Thomas	C.-P	Barrières.
9437·1088 and 9437.1089	21866	Trois-Rivières, P.Q., rue Bonaventure	C.-P	Barrières.
9437·1099	21878	Toronto, rue Cherry	C.-P	Signaleur, de 6½ heures a.m. à 7 heures p.m.
9437·1129	21900	Station de Fort-William, croisement de la route publique par l'ouest	D.A	Signaleur, de 6½ heures a.m. à 7 heures p.m.
22282	21931	Township de Toronto, comté de Peel, rue Eurontario	C.-P	Tunnel.
22282	21913	Township d'Ontario, comté de Peel, rue Dundas	C.-P	Barrières.
9437·1105	21975	Armilla, Sask., croisement de la voie publique, à l'ouest seulement	C.-P	Détournement du croisement vers le chemin public.
9437·1138	21978	London, Ont., croisem. de la route princ. près de l'hospice des aliénés	C.-P	Cloche électrique.
9437·1120	21979	Chatham, Ont., rue Head	Père Marquette.	Cloche électrique, de plus tous les trains qui doivent s'engager sur la voie d'évitement doivent être signalés quand ils passent au croisement.
9437·485	22080	Wyoming, Ont., rue Main	G.-T	
9437·973	22083	New-Westminster, C.-B., rue Burnett	C.N.R. (V.V. & E.E. & N.)	Barrières gardées de 7 heures p.m. à 7 heures a.m. (gardées dans le passé durant les heures de jour seulement).
9437·987	22135	Voie publique conduisant de Cambridge, comté de Kings, Waterville à l'est de la station	D.-A	Barrières.
9437·1086	22147	Saint-Hubert, P.Q., croisement de la voie publique	G.-T	Cloche électrique.
23420	22161	Edmonton, Alberta, avenue Syndicate	C.-N. et G.-T.	Cloche électrique.
23420	22161	Edmonton, Alberta, avenue Alberta	C.-N. et G.-T.	Barrières.
3701·236	22214	Belleville, Ont., chemin Kingston, 1 mille à l'est	C.L.O. & W.	Barrières.
3701·38	22307	Parkham, Ont., croisement du chemin Frontenac	C.L.O. & W.	Cloche électrique.
9437·1140	22386	Lopin 16, concession 9, township Parry, district de Parry-Sound, Ont.	G.-T	Cloche électrique.
9437·1171	22406	Station Saint-Paul. croisem. de la première voie publique à l'ouest.	G.-T	Cloche électrique.
9437·1154	22458	Burlington Junction, croisement 1½ mille à l'est	G.-T	Cloche électrique.
9437·1183	22520	Peterboro, Ont., chemin Monahan	G.-T	Cloche électrique.
9437·1189	22523	Ayers-Cliff, croisement, ¾ de mille à l'est.	B. & M.	Cloche électrique.
9437·1167	22659	Station Seaforth, Ont., rien qu'à l'est	G-T	Gardien de 7 heures a.m. à 7 heures p.m.
23253·1	22688	Niagara Falls, Ont., rue Bender	Michigan Cent'l	Mouvements des trains devant être annoncés par signal.
9437·1146	22697	Simcoe, Ont., rue Norfolk	G.-T	Limite de vitesse.

RELEVÉ N° 13.—Indiquant les passages à niveau où on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de de l'année terminée le 31 mars 1915—*Fin.*

Dossier.	N° de l'ordonnance.	Situation du passage à niveau.	Chemin de fer.	Nature de la protection.
9437·1178	22699	North Toronto, Ont., rue McLennan	C.-P.	Barrières.
Case 1223	22710	Hamilton, Ont. rue Ottawa	G.-T.	Barrières.
3878·308	22760	Lopin 53, concession 1, township Sydney, comté de Hastings, Ont, croisement du chemin Kingston	C.-N.-O.	Barrières.
9437·1192	22785	Croisement entre les lopins 5 et 6, township de Toronto	C.-P.	Cloche électrique.
16943	22792	Hamilton, rue Wentworth	G.-T.	Mouvements d'aiguillage à annoncer par signal.
9437·1187	22894	Uhthoff, à peu de distance à l'ouest du township Orillia	G.-T.	Cloche électrique.
12912·2	22896	Montréal, avenue du Parc	C.-P.	Barrières.
21907	22905	Prince-Albert, Sask., 4ième avenue ouest	C.-N.	Gardien, de 6½ heures a.m., à 6.30 heures p. m., tous les jours, excepté le dimanche.
2100·42	22971	Mil. 60 ·09 entre les concessions 9 et 10, township Eldon	C.-P.	
9437·1186	22986	Calgary, douzième rue-est	C.-P.	Cloche électrique.
9437·844	23030	Hamilton, avenue Gage, autrefois rue Trolley	G.-T.	Gardien, de 8 heures a.m., à 7 heures p.m.
9437·1143	23038	Station Duncan, C.-B., au sud de	E. & N.	Barrières.
9437·1221	23047	New-Westminster, C.-B., rue Front	C.-N.	Cloche électrique.
20062	23074	Vancouver, C.-B., rue Pender	V.V. & E.R. & N.	Cloche électrique.
20062	23074	Vancouver, C.-B., rue Keefer	V.V. & E.R. & N.	Les trains doivent être annoncés par signal.
20062	23074	Vancouver, C.-B., rue Harris	V.V. & E.R. & N.	Les trains doivent être annoncés par signal.
9437·1225	23115	Station Meaford, rue Brodge	G.-T.	Les trains doivent être annoncés par signal.
9437·1126	21594	Rue Bridge, Chutes-Niagara, Ont	G.-T.	Un employé de la station ou tout employé devant faire les fonct. de gard. au cours des opérat. d'aiguillage.
9437·1102	21611	Moorefield, Ont., chemin de comté n° 8	G.-T.	Les mouvements des trains doivent être ann. par sign.
9437·170	23249	Oakville, chemin public, immédiatement à l'ouest de la station.	G.-T.	Cloche électrique.
9437·1157	23277	Casselman, rue Concession	G.-T.	Cloche électrique.
9437·1157	23277	Casselman, rue Sealey	G.-T.	Cloche électrique.
22611	23278	Piapot, Sask., S.N.O., 7 T., 12 R., 25 O., de 3	C.-P.	Enlèvement de la maison de section.
9437·1211	23306	London, Ont., rue Dundas	G.-T.	Cloche électrique.
9437·1166	23433	Chemin le plus en vue entre Ketepec et Acamac, N.-B	C.-P.	Limite de vitesse.
9437·1164	23413	Station Martinon	C.-P.	Cloche électrique.
9437·1153	22206	Brampton, Ont., rue James	G.-T.	Cloche électrique.
9437·1147	22188	Berlin, Ont., rue Wilmot	G.-T.	Cloche électrique.
23753	22957	Tp. de Barton, comté de Wentworth, ave. Kennilworth, (Hamilton)	St. Ry., G.-T.	Cloche électrique.
660·71	21788	Mun. Strath clair, Man., route entre les sections 5 et 8, township 18, R. 21, w. 1 M. et section 6, township 18, R. 21	C.-N.	Tunnel.
22512·1	21904	Entre les lopins 5 et 6, Con. 5, à l'ouest du township de Toronto, comté de Peel	C.-P.	Diversion. Tunnel.
23757	26450	Simcoe, rue Union	G.-T.	Mouvements d'aiguillage annoncés par signaux.
9437·1176	23455	Union School, traversant entre les townships Stisted et Stephenson.	G.-T.	Enlèvement des arbres.

RÉCAPITULATION.

Enlèvement des arbres	1
Barrières	14
Cloches électriques	29
Signaleur	6
Tunnel	3
Diversion	2
Limite de la vitesse	2
Enlèvement de construction	1
Signalement des mouvements de trains	7
Total	65

RELEVÉ N° 14.—Etat indiquant le nombre de passages à niveau que la Commission a ordonné de protéger et la nature de la protection accordée. Le tableau a été dressé par province et séparément pour chacune des années 1913, 1914 et 1915, finissant dans chaque cas le 31 mars.—*Fin.*

Nature de la protection.	Nouvelle-Ecosse.			Nouveau-Brunswick.			Québec.			Ontario.			Manitoba.			Saskatchewan.			Alberta.			Colombie-Britannique.			TOTAL.			Grand total. 1913, 1914, 1915.
	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	1913	1914	1915	
Barrières	1	....	....	2	....	....	2	3	5	15	16	6	1	3	....	....	....	....	....	3	2	1	....	1	22	25	14	61
Cloches électriques	6	....	1	1	....	2	3	3	3	30	37	18	....	....	1	....	1	1	1	1	3	....	2	....	41	44	29	114
Signaleurs	....	....	1	....	....	....	....	2	....	8	5	3	2	1	....	1	4	1	....	....	1	1	....	....	12	12	6	30
Tunnel	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	3	....	....	....	1	....	....	....	1	....	....	1	....	2	4	3	9
Diversion	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	2	....	2	4
Limite de la vitesse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	2	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	2	9
Enlèvement d'édifices	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	2
Mouv. des trains ind-p. sign.	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	3	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	7	11
La voie dev. être maint. libre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	2
Enlèvement des voies	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	2
Enlèv. de buttes et d'arbres	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	1	5
Pont élevé	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	2
Total	7	....	2	3	....	2	6	9	8	62	69	38	3	7	1	3	6	4	1	5	6	2	3	4	87	99	65	251

RELEVÉ N° 15.—Etat indiquant, par province et pour chaque chemin de fer, le nombre total des violateurs de propriétés, tués et blessés pendant l'année terminée le 31 mars 1915.

Nom du chemin de fer.	Ontario.		Québec.		Colombie-Britannique.		Alberta.		Saskatchewan.		Manitoba.		Nouveau-Brunswick.		TOTAL.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Pacifique-Canadien	26	19	10	6	15	8	6	5	7	1	8	4	......	1	72	44
Grand-Tronc	51	33	20	10	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	71	43
Canadian-Northern	2	2	......	......	......	......	2	1	......	6	2	4	......	......	6	13
Grand-Tronc-Pacifique	......	......	......	......	......	2	......	2	......	......	2	1	......	......	2	5
Toronto, Hamilton et Buffalo	3	3	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	3
Canadian-Northern-Québec	......	......	5	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	5	2
Père-Marquette	1	4	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	4
Michigan-Central	3	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	2
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	1	2	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2
Boston et Maine	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Algoma-Central et Hudson-Bay	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Ottawa et New-York	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Wabash	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Canadian-Northern-Ontario	3	4	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	4
St-Lawrence et Adirondack	......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Vermont-Central	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Total	90	69	37	20	16	12	8	8	7	7	12	9	......	1	170	126

RELEVÉ N° 16.—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées sur les différents chemins de fer du Canada, sous la juridiction de la Commission, du 1er février 1904 au 31 mars 1915, classifié et énuméré séparément pour chaque année.

Année.	Passagers.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1905	73	38	168	92	161	14	402	144
1906	76	43	126	163	179	17	381	223
1907	42	210	212	317	206	76	460	603
1908	64	326	246	806	219	177	529	1,309
1909	26	227	191	769	231	205	448	1,201
1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
1912	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911
1913	21	410	303	1,603	319	218	643	2,231
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
Totaux	444	2,467	2,281	8,787	2,508	1,872	5,233	13,126

RELEVÉ N° 17.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées et blessées dans les accidents les plus graves arrivés sur les différents chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, énumérés séparément pour chacune des cinq années de la période de cinq ans terminée le 31 mars 1915.

Nature de l'accident.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.		TOTAL.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	9	66	45	221	19	317	39	257	7	82	119	943
Tamponnement par l'avant	21	30	8	58	26	108	7	29	2	46	64	271
Tamponnement par l'arrière	7	33	13	31	16	90	14	23	7	49	57	226
Tamponnement dans une cour	*	*	*	*	8	51	18	55	3	54	29	160
Tampon. avec wagons sur voie principale	....	4	5	7	2	1	....	8	....	2	7	22
Tampon. avec wagons, aiguille ouverte	1	4	2	39	....	15	5	17	....	4	8	79
Tamponnement à un passage à niveau	1	11	2	4	....	......	1	39	2	22	6	76
Passage à niveau protégé	*	*	13	26	10	14	17	31	10	22	50	93
Passage à niveau non protégé	*	*	36	53	29	48	44	84	37	68	146	253
Passage à niveau	†37	†64	....	....	....	......	....	......	....	....	37	64
Empiètement sur la propriété	146	69	162	122	251	116	238	164	170	126	967	597
Assujettiss. barres d'attelage, attelage, etc	10	63	11	63	29	92	11	60	7	38	68	316
Wagonnet, auto, etc., frappé par un train	9	9	13	10	16	16	10	13	5	9	53	57
Frapp. par levier de l'aig., le tuy. d'eau, etc.	....	9	2	22	1	21	4	21	1	8	8	81
Ecrasés entre les wagons et les bâtiments	*	*	....	13	7	9	4	7	....	9	11	38
Tombés d'un train à voyageur	3	9	7	15	10	13	6	17	3	11	29	65
Tomb. du toit des wag. en march. sur tr.	10	44	2	29	10	43	4	41	4	22	30	179
Tomb. entre wagons en march. sur train	1	6	2	3	2	7	2	5	2	3	9	24
En descendant d'un train en marche	33	30	8	43	12	53	7	55	3	45	63	226
En essayant de monter sur train en mar.	24	38	4	26	16	40	8	47	2	29	54	180
Ecrasés par la locomotive ou les wagons.	*	*	*	*	55	64	56	64	33	41	144	169
La locomotive a perdu le ciel du fourneau	....	2	1	3	1	10	2	4	....	3	4	22
Total	312	491	336	788	520	1,128	497	1,041	298	693	1,963	4,141

NOTE.—*Rubrique qui n'existe pas.

† Aucune distinction faite jusqu'à présent entre les passages protégés et les passages non protégés.

ETAT N° 18.—Indiquant les épreuves, faites dans les terminus, des freins pneumatiques sur les convois, conformément à la clause 1 de l'ordonnance générale n° 65, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Nombre de convois.	Nombre de wagons.	Nombre de wagons à air.	Nombre de freins non pneumatiques.	Nombre de freins rejetés.	Freins qui n'ont pas fonctionné.	Freins qui ont fonctionné.	Wagons non munis de freins pneumatiques.	Wagons munis de freins pneumatiques.	Pourcentage de wagons munis de freins pneumatiques.	Freins dont le piston marchait trop.
Pacifique-Canadien	20	736	736	....	15	33	690	48	690	93·50	34
Grand-Tronc	16	552	552	....	15	39	498	54	498	90·22	27
Canadian-Northern	2	96	96	....	7	....	89	7	89	92·70	5
Canadian-Northern-Québec	1	16	16	....	....	1	15	1	15	93·75	1
Boston et Maine	1	7	7	....	1	....	6	1	6	85·71	....
Quebec, Montréal et Southern	1	16	16	....	....	3	13	3	13	81·25	....
Père-Marquette	1	47	47	....	4	4	39	8	39	82·97	....
New-York-Central	1	19	19	....	....	1	18	1	18	94·74	1
Total	43	1,491	1,491	....	42	81	1,368	123	1,368	91·75	68

ETAT N° 19.—Indiquant les wagons visités au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915, et les défectuosités.

Nom du chemin de fer.	Défectuosités aux freins pneumatique.	Pourcentage de défectuosités.	Défectuosités aux échelles.	Pourcentage de défectuosités.	Défectuosités aux marchepieds.	Pourcentage de défectuosités.	Défectuosités dans la hauteur des attelages.	Pourcentage de défectuosités.		Pourcentage de défectuosités.	Freins à pneumatiques.	Pourcentage défectueux.
Grand-Tronc	35,324	2,038	5·74	2,120	84	3·96	333	15·71	25	1·09	1,245	58·72
Pacifique-Canadien	56,066	3,420	6·10	3,628	68	1·04	377	10·40	25	2·34	2,304	63·50
Canadian-Northern	4,599	460	10·02	548	8	1·45	89	16·24	53	5·83	239	42·61
Canadian-Northern-Québec	4,630	296	6·39	302	4	1·32	45	14·90	...	...	176	58·28
Grand-Tronc-Pacifique	1,796	135	7·51	141	1	0·71	18	12·76	24	17·02	53	37·58
Père-Marquette	1,080	84	7·77	100	...	...	9	9·00	1	1·00	84	84·00
Toronto, Hamilton et Buffalo	460	13	2·82	15	...	...	...	...	1	6·66	8	53·33
Quebec, Montréal et Southern	280	23	8·21	25	1	4·00	2	8·00	...	...	15	60·00
Vermont-Central	389	27	6·94	29	...	...	4	13·79	...	...	17	58·62
Boston et Maine	645	42	6·51	44	...	...	1	2·27	...	...	29	65·90
Dominion Atlantic	55	6	10·90	6	...	...	...	...	...	...	5	83·33
Great-Northern	23	1	4·34	1	...	...	...	...	...	...	...	...
Victoria et Sydney	29	18	62·06	31	...	...	6	19·35	10	32·25	4	12·90
Algoma-Central et Hudson-Bay	110	15	13·63	19	...	...	2	10·52	6	31·57	2	10·52
Total	105,486	6,578	6·24	7,009	166	2·36	886	12·64	182	2·59	4,181	59·63

ETAT N° 19.—Indiquant les wagons visités au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915, et les défectuosités—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Echelles.	Pourcentage défectueux.	Arrêts silencieux.	Pourcentage défectueux.	Hauteurs des barres d'attelage.	Pourcentage défectueux.	Divers.	Pourcentage défectueux.
Grand-Tronc	53	2·50	43	1·50	....	....	339	15·99
Pacifique-Canadien	260	7·11	156	4·30	....	....	378	10·42
Canadian-Northern	30	5·47	68	12·40	....	....	82	14·96
Canadian-Northern-Québec	55	18·21	11	3·64	....	....	11	3·64
Grand-Tronc-Pacifique	6	4·25	11	7·80	....	....	28	19·85
Père-Marquette	....	....	....	....	....	....	6	6·00
Toronto, Hamilton et Buffalo	2	13·33	2	13·33	....	....	2	13·33
Quebec, Montréal et Southern	3	12·00	....	....	....	....	4	16·00
Vermont-Central	....	....	1	3·44	....	....	7	24·13
Boston et Maine	1	2·27	....	....	....	....	13	29·54
Dominion-Atlantique	....	....	....	....	....	....	1	16·66
Great-Northern	....	....	1	100·00	....	....	....	....
Victoria et Sydney	2	6·45	5	16·13	....	....	4	12·92
Algoma-Central et Hudson-Bay	5	26·31	3	15·78	....	....	1	5·26
Total	417	5·95	301	4·29	....	....	876	12·50

Etat n° 20.—Parties défectueuses aux wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Attelage et parties.

Attelage, corps brisé	7
Attelage, corps usé	
Tablier, bras manquant	
Griffe, brisée	3
Griffe, manquant	
Coude, brisé	8
Coude, manquant	1
Cheville d'attelage, brisée	
Cheville d'attelage, mauvaise	2
Cheville d'attelage pliée	1
Cheville d'attelage, manquant	125
Serrure de bloc, brisée	
Serrure de bloc, usée	
Serrure de bloc, pliée	
Serrure de bloc, mauvais fonctionnement	3
Serrure de bloc, manquant	14
Clef de serrure de bloc, manquant	2
Cliquet de serrure de bloc, manquant	
Total	166

Mécanisme de dételage

Levier de dételage, brisé	140
Levier de dételage, mauvais levier	2
Levier de dételage, plié	37
Levier de dételage, fausse position	
Levier de dételage, manquant	81
Chaîne de dételage, brisée	593
Chaîne de dételage, trop longue	11
Chaîne de dételage, trop courte	9
Chaîne de dételage, coque	
Chaîne de dételage, manquant	10
Extrémité de fonte, brisée	
Extrémité de fonte, mauvaise partie	
Extrémité de fonte, pliée	
Extrémité de fonte, lâche	
Extrémité de fonte, fausse position	
Extrémité de fonte, manquant	
Garde, brisée	
Garde, mauvaise partie	1
Garde, pliée	
Garde, lâche	
Garde, fausse position	
Garde, manquant	2
Crochet-agrafe, lâche	
Total	886

Poignées.

Poignée, brisée	5
Poignée, pliée	102
Poignée, lâche	10
Poignée, fausse position	4
Poignée, manquant	61
Total	182
Divers	876

ETAT N° 20.—Parties défectueuses aux wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Fin.*

FREINS PNEUMATIQUES.

Triple valve, défectueuse	
Triple valve, manquant	
Réservoir, défectueux	
Réservoir, relâché	
Cylindre, défectueux	6
Cylindre, relâché	78
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	277
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	7
Robinet, défectueux	128
Robinet d'échappement, défectueux	1
Robinet d'échappement, manquant	
Bâton de manœuvre d'échappement, brisé	129
Bâton de manœuvre d'échappement, manquant	375
Robinet d'angle, défectueux	316
Robinet d'angle, manquant	17
Conduite principale, brisée	19
Conduite principale, relâchée	124
Conduite principale, bras manquant	1
Conduite de jonction double, défectueuse	18
Boyau, défectueux	12
Boyau, manquant	161
Anneau de boyau, manquant	
Clapet de retenue, défectueux	166
Clapet de retenue, manquant	7
Conduite de retenue, défectueuse	294
Conduite de retenue, manquant	3
Timonerie du frein, défectueuse	
Frein, rompu	2,042
Frein rompu; parties vieilles	
Aucun frein	5
Pompe, manquant	
Total	4,161

ECHELLES.

Echelle ronde, brisée	28
Echelle ronde, pliée	100
Echelle ronde, relâchée	255
Echelle ronde, manquant	19
Echelle, relâchée	
Echelle, mal appliquée	15
Total	417

APPUIS DU MARCHEPIED.

Marchepied, brisé	7
Marchepied, plié	226
Marchepied, relâché	19
Marchépied, mal assujetti	
Marchepied, manquant	49
Total	301

HAUTEURS DES ATTELAGES.

Attelage, trop élevé	
Attelage, trop bas	
Etrier de fixation de la courbe, relâché	
Total	
Grand total	7,009

ETAT N° 21 (*a*).—Etat comparatif des défectuosités existantes sur les wagons à marchandises entre les exercices terminés le 31 mars 1913, 1914 et 1915.

——	1913.	1914.	1915.
Attelages et partie	493	336	166
Mécanisme de dételage	2,632	1,606	886
Poignées	560	241	182
Freins pneumatiques	2,946	5,935	4)181
Echelles	801	647	417
Marchepieds	613	485	301
Hauteur des attelages	31	21	....
Divers	1,110	1,511	876
Grand total	14,186	10,782	7,009

ETAT N° 21 (*b*).—ETAT comparatif des wagons visités et défectueux entre les exercices terminés le 31 mars 1913, 1914 et 1915.

——	1913.	1914.	1915.
Wagons visités	137,054	110,407	105,486
Wagons défectueux	13,110	9,989	6,578
Pourcentage défectueux	9·56%	9·05%	6·24%

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c

N° 22.—Relevé indiquant les emplacements de stations approuvés au cours de l'année terminée le 31 mars 1915.

Nom de la station.	Province.	Chemin de fer.	Date.	N° de l'ordonnance.	N° du dossier.
Admirals-Road	Colombie-Britannique	E. & N.	19 février	23214	23355
Aubrey	Québec	G.-T.	8 juil	22194	24615
Avonhurst	Saskatchewan	G.-T.-P.	9 juin	21960	24354
Alsask	Saskatchewan	C.-N.	18 juin	22020	24225
Athalmer	Colombie-Britannique	P.-C.	14 juil	22207	1136·13
Aleza-Lake	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	23 oct	22744	1242·1
Anorley	Saskatchewan	C.-N.	23 fév	23335	25582
Birch-Point	Ontario	P.-C.	11 avril	21633	24197
Bridge-End	Ontario	G. & S. (P.-C.)	19 oct	22730	24881
Burns-Lake	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	20 oct	22733	3452·54
Bednisti	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct	22769	24860
Borlon	Alberta	C.-N.	15 janv. 1915	23173	25410
Billy	Alberta	C.-N.	15 fév	23295	25420
Clemow	Ontario	C.-N.-O.	27 mai	21886	24372
Craigmyle	Alberta	C.-N.	30 juin	22101	24291
Coquitlam	Colombie-Britannique	P.-C.	29 juil	22289	20750
Craig	Colombie-Britannique	E. & N.	11 sept	22535	24570
Clanston	Saskatchewan	C.-N.	16 "	22558	24590
Cornwall	Ontario	G. & S.	25 oct	22774	22902·7
Chip-Lake	Alberta	C.-N.	15 janv. 1915	23173	25412
Calahao	Alberta	C.-N.	15 janv	23173	25419
Carrat	Alberta	C.-N.	9 fév	23264	25415
Duncannon	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	24 juin	22054	24280
Dulhuth	Ontario	G.-T.	13 juil	22197	24623
Dashwood	Colombie-Britannique	E. & N.	23 sept	22599	24920
Dewey	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct	22767	24965
Dunnville	Ontario	Erie & Ont.	3 nov	22806	24560·35
Decher-Lake	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 "	22857	24948
Donnenny	Saskatchewan	G.-T.-P.	7 déc	22969	24873
Diltz-Junction	Ontario	E. & O.	31 "	23068	24560·38
Dayman	Alberta	C.-N.	15 janv1915	23173	25414
Dinsmore	Saskatchewan	C.-N.	30 "	23226	25501
Edgewater	Colombie-Britannique	P.-C.	4 juil	22137	1136·45
Eastend	Saskatchewan	P.-C.	21 "	22239	24546
Evelyn	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	24 août	22435	24716
Eliose	Saskatchewan	C.-N.	29 juin	22077	24555
Engen	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct	22769	24854
Eganville	Ontario	P.-C.	28 "	22778	11403
Entwistle	Alberta	C.-N.	9 fév	23269	25085
Foreman	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	23 oct	22744	1274·0
Forest-Dale	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov	22857	14947
Fulstow	Alberta	C.-N.	15 janv. 1915	23173	25413
Fargan	Saskatchewan	C.-N.	16 mars	23429	25669
Glenbrook	Ontario	G. & S. (P.-C.)	26 sept	22618	24880
Glenmorris	Ontario	L.E. & N. (C. P.)	16 oct	22719	24929
Glengordon	Ontario	G. & S. (P.-C.)	19 "	22730	24883
Giscome	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct	22767	24969
Galt	Ontario	L. E. & N.	6 nov	22833	10834·76
Glasnevin	Saskatchewan	C.-P.	18 janv. 1915	23172	24604
Genona	Saskatchewan	G.-T.-P.	15 fév	23297	25103
Hubert	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	23 juin	22049	24455
Hughton	Saskatchewan	C.-N.	3 sept	22507	23717
Hulatt	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct	22769	24859
Hansars	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	30 nov	22942	25010
Hutton	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	24 déc	23048	24971
Henry-House	Alberta	C.-N.	24 fév	23350	25567
Inglewood	Ontario	G.-T.	17 déc	23012	25284
Krensburg	Manitoba	C.-P.	16 mai	21839	23426
Kaslo	Colombie-Britannique	C.-P.	17 déc	22997	25051
Lac-à-Travers	Ontario	C.-N.-O.	11 avril	21632	24143
Lac-aux-Sables	Québec	C.-N.-Q.	6 mai	21764	24117
Larchwood	Ontario	C.-P.	12 mai	21795	24314
Lorlie	Saskatchewan	G.-T.	12 juin	21983	24353

N° 22.—Relevé indiquant les emplacements de stations approuvés au cours de l'année terminée le 31 mars 1915.—*Fin.*

Nom de la station.	Province.	Chemin de fer.	Date.	Numéro de l'ordonnance.	Numéro du dossier.
Lawson	Saskatchewan	G.-T.-P.	2 juillet	22118	24118
Lacolle	Québec	G.-T.	13 juillet	22197	24627
Lancaster	Ontario	G. & S. R.	29 sept	22623	24882
Luxar	Colombie-Britannique	Kootenay (C.-P.)	17 oct.	22716	1138·44
Longworth	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22767	24968
Lindup	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22767	24970
Lobstick	Alberta	C.-N.	15 janv., 1915	23173	25417
Mount-Geihie	Alberta	C.-N.	23 fév.	23339	25571
Mervin	Saskatchewan	C.-N.	27 mai	21895	24403
Mountain-Park	Alberta	G.-T.-P.	2 juillet	22104	22638
Mile 758·0	Alberta	G.-T.-P.	3 juillet	22120	19275
Marten-Lake	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	15 sept.	22556	24717
Musk	Ontario	C.-P.-R.	27 sept.	22631	24787
Miworth	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22769	24861
Marlboro	Alberta	C.-N.	12 mars	23405	25650
McCall	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22769	24856
National-Park	District de Nipissing	C.-N.-O.	8 avril	21624	21544
North-Bay	Ontario	C.-N.-O.			
Nowlands	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22767	24966
Nichol	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	7 déc.	22972	24857
New-Westminster	Colombie-Britannique	C.-N.	14 déc.	23016	12055
Otway	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22769	24855
Obed	Alberta	C.-N.	23 fév.	23338	25565
Penetanguishene	Ontario	G.-T.-R.	16 mai	21852	24363
Pays-Plat	Ontario	P.-C.	22 sept.	22589	24715
Paris	Ontario	L. & E.N.	5 nov.	22823	24911
Priestly	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov.	22857	3452·106
Palling	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov.	22859	24945
Palmer	Colombie-Britannique	B. & N.	28 nov.	22944	23838
Port-Davidson	Ontario	E. & O.	8 janv., 1915	23108	24560·39
Quick	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov.	22857	24987
Ringold	Ontario	P.-C.	14 mai	21803	24179
Royston	Colombie-Britannique	B. & N.	29 sept.	22628	24939
Rose-Lake	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov.	22857	24946
Robsart	Saskatchewan	C.-P.	3 mars	23372	25495
Spillimacheen	Colombie-Britannique	C.-P.	2 avril	21582	23528
St-Christopher	Ontario	P.-C.	30 avril	21715	24212
St-Darathel	Québec	C.-N.-O.	9 juin	21965	2342·108
St-Polycarpe	Québec	G.-T.	13 juillet	22197	24622
Savory	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	21 oct.	22734	24908
Shelley	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	27 oct.	22767	24972
Sheraton	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	29 oct.	22769	24858
St-Liboire	Québec	G.-T.	19 nov.	22879	24889
Scriven	Alberta	C.-N.	23 fév.	23340	25569
Tintagel	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	29 oct.	22769	24863
Turtleford	Saskatchewan	C.-N.	28 déc.	23052	24734
Tollerton	Alberta	G.-N.	16 mars	23428	25670
Vaughan	Ontario	E. & O.	8 janv., 1915	25107	24560·37
Vaughan	Ontario	C.-N.-O.	22 juin	22033	24371
Wilkinson	Ontario	C.-P.	7 avril	21608	3701·365
Waterville	Québec	G.-T.	28 oct.	22775	24888
Walcott	Colombie-Britannique	G.-T.-P.	12 nov.	23857	24986
Wiseton	Saskatchewan	C.-N.	13 janv.	22135	25405

Total des emplacements approuvés—116.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Numéro du dossier.	Détails.
24225	Plainte au sujet du service des convois sur le P.-C. à destination et en provenance d'Alask, Sask.
24302	Plainte au sujet du service des convois sur le P.-C, entre Winnipeg et Lac-Du-Bonnet, Man.
24322	Plainte concernant le manque de bonnes clôtures et l'empiétement sur la voie du P.-C., dans la cité de Toronto.
24325	Demande d'un agent à Arran, Sask., sur le C.-N.
9994·155	Plaintes au sujet des clôtures sur le G.-T. dans le voisinage d'Argyle, Ont.
G-2245	Plainte au sujet de la diminution dans le service des convois sur la subdivision Lyleton du P.-C.
23938	Plainte au sujet du service des convois sur la ligne de *l'Irondale and Bancroft Railway.*
24547	Plainte au sujet des traverses dans le township d'Amaranth, sur le P.-C.
9437·1176	Plainte au sujet de traverses dangereuses entre Nepedin et Huntsville, G.-T.
G-2369	Plainte au sujet de l'utilisation par le P.-C. d'un wagon-poste en bois dans un convoi dont tous les wagons sont en acier.
965·25	Requête de la municipalité d'Abernathy, numéro 186, demandant une traverse sur le P.,-C. entre les sections 22 et 23-21-12 à l'ouest du 2e M., à l'ouest de Balcarres, Sask.
22506	Plainte concernant les accommodations et les facilités pour le mouvement des marchandises à Alcona, Ont., G.-T.
25240	Plainte concernant la diminution du service sur la subdivision Stratford du Grand-Tronc.
4205·33	Requête du P.-C. demandant l'autorité de renvoyer son agent d'Appin, Ont.
3701·150	Plainte au sujet d'une traverse particulière sur le C.L.O. & W. dans le voisinage de Newcastle, Ont.
25515	Demande d'un agent à Aiktow, Sask., P.-C.
25720	Plainte au sujet d'un changement dans le service sur l'embranchement Thunder-Hill, C.-N.
25044	Requête demandant que le *Halifax and South Western Railway* rouvre la station à Argyle, N.-E.
25721	Plainte au sujet de la diminution dans le service des convois sur l'embranchement Biggar-Battleford. G.-T.
4205·56	Plainte concernant le renvoi de l'agent à Brookfield-Mines, N.-E., *N.S., H. & S.W. Railway.*
4205·46	Requête du P.-C. demandant l'autorisation de fermer sa station à Bethany comme agence régulière.
25426	Requête du P.-C. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Brockin-Station, Ont.
24432	Plainte au sujet de ce que le P.-C. a enlevé les planches latérales de ses vagons distributeurs du gravier.
23802	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de fermer la station de Banning comme agence régulière.
25344	Plainte concernant la fermeture de la station de Beverly, Sask., P.-C.
25751	Plainte concernant le service des convois entre Brandon et Winnipeg relativement aux connexions venant du sud de Brandon, P.-C.
25302	Plainte au sujet du service des convois sur l'embranchement Biggar-Loverna du G.-T.
25325	Plainte concernant l'état de certaines locomotives sur le P.-C.
15958·9	Plainte concernant le service à destination de et en provenance de Bobcaygeon, sur le P.-C.
4205·23	Plainte au sujet du retard d'un envoi de porcs de Wilcox et Milestone sur le P.-C.
4205·24	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de fermer sa station à Beaver, Man., comme agence régulière.
G-2477	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent à la station de Barton, Man.
25052	Plainte au sujet du raccordement à Brockville entre le C.-N. et le G.-T.
25107	Plainte concernant les facilités de la station de Bois-Blanc, C.-N.
24963	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de fermer sa station à Bonheur comme agence régulière.
3878·578	Demande d'un agent à Bender-Hamlet, C.-N.
24851	Plainte concernant l'état d'une traverse de ferme, lopin 3, concession Montague, C.-N.
24850	Demande d'un passage de ferme, lopin 9, con. 3, voisinage de Chelmsford, P.-C.
24823	Demande d'un passage de ferme, moitié ouest du lopin 8, con. 3, voisinage de Chelmsford, P.-C.
6695	Plainte concernant les facilités à Bar-River, Ont., P.-C.
24914	Demande d'accommodations pour une route de camionnage, Barwick, Ont., C.-N.
24348	Plainte au sujet de ce que le Grand-Tronc a discontinué son convoi n° 28, qui arrêtait à Baden, Ont.
342·3	Plainte concernant la sécurité d'exploitation des convois dans le voisinage d'Edmonton, P-C.
18030	Demande d'une voie de chargement entre Dauphin et Ashville, sur le C.-N.
G-2241	Requête demandant que le G.-T. et le C.-N. utilisent conjointement les termini du C.-N. à Brandon.
19801·74	Plainte concernant les clôtures et les barrières à bestiaux dans le voisinage de Berford, Ont., sur le G.-T.
Cause 4684	Plainte au sujet de ce que le Père-Marquette a refusé d'accepter un envoi de porcs à destination de Buffalo en provenance d'Amherstburg.
	Plainte au sujet de ce que la *Dominion Power and Transmission Company* ait érigé une clôture entre l'emplacement de la voie et la grand'route dans le voisinage de Burlington.
24563	Demande d'un parc à bestiaux, Blackfoot, Alberta, P.-C.
24479	Requête demandant que les convois nos 62 et 61 du P.-C. arrêtent à Belles-Plaines et Pense, Sask.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
9437·563	Plainte concernant la traverse du chemin de la Côte-des-Neiges sur la voie du P.-C., Montréal.
G–2759	Plainte au sujet du retard dans l'arrivée du convoi mixte numéro 32 à Ottawa, Ont.
3701·286	Requête demandant que la rue Ontario, Cobourg, Ont., soit protégée, G.-T. et P.-C.
25785	Plainte concernant le service principal et le manque d'un agent à Cordova, Sask., C.-N.
25494	Plainte concernant le service des convois sur le C.-N., Camden-East et Newburg.
25625	Demande d'un agent, Côte-Double, près St-Placide, Qué., C.-N.
25717	Plainte au sujet de l'attention donnée aux marchandises expédiées vers l'ouest en provenance de Coblens, Sask., C.-N.
25598	Requête de plusieurs résidants demandant le déplacement de la station de Hazel à Craig Siding, G.-T.
4205·51	Plainte concernant le renvoi de l'agent, Camden, Ont., C.-N.
18705·71	Plainte au sujet du retard dans le mouvement et le garage des wagons Clyde-Forks, Ont., C.-P.
25486	Plainte concernant la diminution dans le service des convois sur le *Halifax and South Western Railway* et le renvoi des agents à plusieurs stations.
25502	Plainte concernant la diminution dans les service des convois, embranchement du Nid-Du-Corbeau, P.-C.
4206·47	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de fermer sa station à Clarendon, Ont., comme agence régulière.
10823	Requête du C.N.O. demandant le raccordement avec le P.-C. à Chaudière-Junction.
25234	Requête du P.-C. demandant à être libéré de l'obligation de se conformer à l'article 276, division de l'Est.
25437	Requête du P.-C. demandant à être libéré de l'obligation de se conformer à l'article 276, division de l'Atlantique.
25435	Requête du P.-C. demandant à être libéré de l'obligation de se conformer à l'article 276, division de l'Ontario.
17751	Demande d'améliorations dans le local de la gare à Chelmsford, Ont., P.-C.
25382	Requête demandant l'autorisation d'utiliser la voie de chargement à Morel, P.-C., pour charger du bois de pâte à papier.
25392	Plainte demandant que le G.-T. soit enjoint de fournir des barrières de 40 pieds pour les équipements de 40 pieds.
4205·32	Requête du P.-C. demandant l'autorisation de fermer sa station à Chelsea comme agence régulière.
25348	Plainte concernant le service des convois sur le prolongement Edmonton-Athabasca du C-N.
12679	Requête du P.-C. demandant l'autorisation d'exploiter l'installation d'aiguillage à la borne militaire, sudivision de Mission.
9437·1207	Requête demandant que des barrières soient érigées à l'intersection de la voie du Québec et Lac St-Jean avec la rue Principale, Chicoutimi, P.Q.
25136	Plainte contre les embarras causés par le garage des wagons dans la ville de Chicoutimi, chemin de fer Québec et Lac St-Jean.
25137	Plainte au sujet des accommodations de gare à Chicoutimi, chemin de fer Québec et Lac St-Jean.
25328	Demande d'accommodations de station, Central-Butte, Sask., G.-T.
4205·10	Requête du P.-C. demandant l'autorisation de fermer sa station à Clan-William comme agence régulière.
23224	Requête du P.-C. demandant l'autorisation de fermer sa station à Chandler, Sask., comme agence régulière.
G–2486	Inspection de la traverse qui fait l'approche de la gare du Grand-Tronç par-dessus la voie du C.-P., Cobourg, Ont.
660·75	Demande d'une traverse de ferme dans le voisinage de Clan-William, C.-N.
25202	Plainte concernant le service des convois à destination de, et en provenance de Cumberland, C.N.O.
9437·1186	Inspection de la traverse dans la rue Twelfth-est, Calgary, Alta., P.-C.
24962	Plainte contre l'abolition d'un convoi sur le N.Y.C., Chateauguay, Qué.
G–2402	Enquête sur l'accident entre le G.-T. et le Père-Marquette, Chatham, Ont.
G–2380	Etat du wagon n° 330 qui part de Hamilton, G.-T.
9437·1157	Demande de protection, rue Concession, Casselman, G.-T.
9437·1158	Demande de protection, rue Second, Casselman, G.-T.
24619	Demande d'améliorations dans le local de la gare à Casselman, G.-T.
24549	Demande d'une halte à signal entre Creston et Duck-Creek, C.-B., C.-P.
9437·133	Plainte au sujet de l'état dangereux de la première traverse à l'ouest de la station M.C.R., Comber, Ont.
24474	Plainte au sujet de ce que l'A.Q. & W. a refusé de construire une voie d'évitement à Chandler Québec.
24275	Pétition demandant que le convoi du C.-P. arrête à Christie's-Crossing, comté d'Asphodel.
4214·126	Enquête sur les limites de la zone de livraison de la compagnie de messagerie, Calgary, Alta.
9994·145	Plainte au sujet des clôtures et des barrières à bestiaux le long de la rivière Columbia, C.-P.
25662	Demande d'une voie d'évitement dans le voisinage de Denholm, sur le C.-N., embranchement de Prince-Albert.

N° 23.—RELEVÉ indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
25749	Demande d'une voie d'évitement entre Dalmeny et Mennon, C.-N.
15328	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Devlin, Ont.
23764	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Delmas.
22412	Requête demandant l'autorisation de renvoyer ses agents à d'Arcy, Sask., C.-N.
25065	Plainte concernant le service des convois en partance de Deseronto, C.-N.
3565·5	Plainte au sujet du service des convois entre Dalmeny et Laird, C.-N.-O.
23725	Plainte au sujet des taux exigés par le G.-T. et le C.-N. entre Depot-Harbour et Parry-Sound.
24326	Demande d'un agent à Dunlop, Ont., C.-P.
22754	Plainte au sujet de ce que le C.-P. a refusé de construire une voie industrielle à l'usage de la briqueterie dans le voisinage de Dryden, Ont.
342·3	Demande d'une voie d'évitement entre Dauphin et Ashville, C.-N.
20921	Requête du G.-T. demandant l'autorisation d'enlever le lozange à l'intersection avec *l'Inter-urban Railway*, rue 27th, Edmonton.
G-2689	Instruments pour cas d'urgence dans les wagons à voyageurs qui font la route entre Montréal et Waterloo.
4205·58	Requête du G.-T. demandant l'autorisation de renvoyer son agent d'Eli, Man.
25562	Plainte au sujet du service des convois à destination et en provenance d'Empress, C.-P.
18903·82	Plainte concernant l'emplacement projeté de la gare à Eunice, Alta., *E.D. & B.C. Ry.*
18903·76	Requête demandant l'autorisation d'ouvrir le mouvement sur une distance de 261·7 milles d'Edmonton, E.D. & B.C. Ry.
25119	Plainte au sujet de la fermeture de la station à Ensign, Alta., C.-N.
24573	Plainte concernant l'emplacement de la gare à Ethelbert, Alta., C.-N.
21156	Requête demandant l'autorisation de déplacer l'avenue Kinisto, Edmonton, sous la voie du G.-T. et du C.-N.
4205·40	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Flower-Station, Ont.
25404	Plainte au sujet de l'abolition du convoi de 8 p.m. entre St-Jérôme et Montréal, C.-P.
4205·29	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Fairfax, Man.
18970	Au sujet des facilités de gare à Fort-Fraser, C.-B., G.-T.
25320	Plainte contre l'abolition des convois nos 21 et 22 du C.-N. entre Fort-Francis et Winnipeg.
25049	Plainte concernant l'état du chemin jusqu'à l'élévateur et la route de camionnage, Crossfield, Alta., C.-P.
1519·34	Concernant la protection à l'avenue Syndicate, Fort-William, G.-T.
21826·1	Au sujet du passage temporaire, sur la voie du C.-N., qui conduit de la grand'route jusqu'au *Government Electro*, Fort-William.
G-2443	Au sujet du mauvais usage du convoi n° 15, C.-P. Fredericton-Junction.
6715·73	Concernant les voies de raccordement entre le G.-T. et le C.-P., Frobisher, Sask.
24959	Demande d'une halte à signal au passage de Forfor, C.-N.
24808	Demande d'un hangar à marchandises à Fort-William, sur la ligne du C.-P.
22435	Plainte au sujet de l'état de l'avenue Empire, Fort-William, G.-T.
22680	Concernant les facilités à Ribstone sur le G.-T.
22370·45	Demande d'une voie industrielle, *Toronto Sewer Pipe Company*, Grand-Tronc.
24285	Demande d'un passage de ferme (2) dans le voisinage de Foster-Station, C.-P.
9437·1141	Demande d'une sonnette d'alarme, chemin de Comté no 11, comté de Wellington, Fergus, Ont., C.-P.
G-2263	Plainte concernant l'accès à la voie du C.-N. à Fallowfield, Ont.
25812	Demande d'un agent à Gibb, Sask., C.-P.
4205·61	Requête du G.-T. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Griffin, Sask.
4205·59	Requête du G.-T. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Gregg, Man.
25559	Plainte au sujet du service des convois entre Grand'Mère et Trois-Rivières, C.-P.
4205·38	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Grass-Hill, Ont.
3701·150	Plainte concernant un passage de ferme, à la borne milliaire 139.93, *C.L.O. & W. Ry.*
25668	Plainte au sujet du service à destination de, et en provenance de Glenora, Man., C.-N.
25218	Demande d'un passage convenable à la station de Garneau-Junction, C.N.Q.
25212	Plainte concernant le service des convois du Grand-Tronc entre Stratford et Palmerston, G.-T.
24918	Demande d'un passage de ferme, lopin 253, paroisse de Pointe-du-Lac, C.-P.
17420·1	Plainte au sujet du service des convois, Grosse-Ile, Man., C.-N.
24942	Plainte au sujet de ce qu'une compagnie de chemin de fer a changé son honoraire sans en avoir suffisamment averti le public.
24604	Plainte au sujet du manque de facilités de gare à Gleaeven, Sask., C.-P.
25765	Demandes de plus grandes facilités de station à Hatzic, C.-B., C.-P.
25610	Demande d'un agent et d'améliorations dans le local de la gare à Horizon, Sask., C.-P.
9437·1248	Protection à la rue Regent, Hawkesbury, G.-T.
9437·1247	Protection au passage, lopin, 11-A, West-Hawkesbury, G.-T.
4205·55	Plainte concernant le renvoi de l'agent à Hemsford, *N.S.N. & S.W. Ry.*
9437·608	Protection à la rue Main et l'avenue Ferguson, Hamilton, G.-T.
4205·45	Plainte concernant la fermeture de la station de Harrison-Mills, C.-P.
4205·49	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Hawk-Lake.
18181	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Hammond, C.-B.

N° 23.—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
9437·1228	Concernant l'état du passage sur la voie du G.-T. entre les lopins 9 et 10, concession 4, township de Hawkesbury.
4205·19	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Howick, Alta.
4205·21	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Homewood, Man.
24752	Plainte au sujet de ce que le convoi n° 6 du C.-N. n'arrête pas à Haultain, Sask.
19855·23	Concernant le service des convois, Montréal et Highlands et Adirondack-Junction, C-P. et *N.Y.C.*
15259	Plainte de ce que la *M.C.R.* utilise la voie industrielle dans *Railroad Alley*, Hagersville, Ont.
24610	Plainte de ce que la *I.B. & O. Ry.*, ne construit pas un passage de ferme dans le voisinage de Harcourt.
24736	Plainte au sujet de ce que le C.-P. a enlevé la voie industrielle qu'utilisait la *Sandy Hook Realty Company.*
20981	Etat non satisfaisant des clôtures sur le C.-P. entre Yahk et Kingsgate.
24693	Plainte de ce que les wagons sont trop chargés de voyageurs dans le service du *Southern Counties Ry.* qui part de Montréal.
4205·9	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Ivry, P.Q.
19475·4	Plainte concernant les taux sur les articles de ménage, et contre le refus, par la compagnie, de fournir des wagons de 40 pieds.
24747	Plainte au sujet de ce que le C.-P. a fermé le passage à Ile-Cadieux.
24258	Demande d'approbation d'un tramway aérien sur la voie du G.-T., Inglewood.
4214·43	Plainte concernant les accommodations pour l'expédition des fruits en provenance du district de Niagara, G.-T.
4205·15	Plainte au sujet du renvoi de l'agent de la station de Jeannette, C.-P.
20120	Demande de plus grandes facilités à Junkin, Alta., G.-T.
22616	Plainte au sujet du manque d'eau dans le parc à bestiaux à Sudbury, C.-P.
24310	Plainte au sujet du service des convois, *Kootenay Valley Ry.*
994·161	Plainte au sujet des clôtures sur le Grand-Tronc dans le voisinage de Maple-Lake, Ont.
9437·1165	Plainte concernant le passage à Katepec-Station, C.-P.
9437·1166	Plainte concernant le passage entre Katepec et Acarac, C.-P.
9437·1202	Plainte concernant le passage de Kingston-Road, près de West-Hill, G.-T.
25231	Plainte concernant le service des convois, Kerrwood, Ont., G.-T.
18863·28	Demande d'un passage de ferme près de Rainy-Hills, Alta., C.-P.
25555	Requête demandant que le convoi n° 21 du C.-P. soit contraint d'arrêter à Kempton.
9437·1249	Plainte au sujet d'un passage dangereux à la borne milliaire 2·1, Kamloops, C.-P.
25632	Demande d'une plate-forme de déchargement à la gare, Lydden, Sask., G.-T.
24666	Demande d'un puits dans le parc à bestiaux, Landie, Sask., G.-T.
25585	Demande d'un parc à bestiaux et d'une plate-forme de chargement à Leipsic, Sask., C.-P.
25512	Demande d'une halte à signal à Little-River-East, *A.Q. & W. Ry.*
4205·42	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Lavant-Station.
25195	Demande d'un agent à Laval-des-Rapids, C.-P.
4205·36	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Lakeside, Ontario.
21173·1	Plainte concernant le traitement de certains convois à voyageurs, sur le C.-N. entre Trenton et Belleville.
25338	Plainte de ce que le C.-N. emploie, comme garçon d'écurie, un homme qui n'a pas passé d'examen.
4205·22	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Laurette.
22793	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Ladysmith Man.
4205·14	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Lavoie.
25212	Plainte concernant le service des convois pour les écoliers à destination de Listowel et venant des stations au sud de Listowel, G.-T.
9437·1211	Protection au passage de la rue Dundas, London, Ont., G.-T.
25146	Requête demandant que le convoi n° 2 du C.-P soit contraint à arrêter à Larchwood, Ont.
24899	Demande d'un agent à Lyndhurst, Ont., *C.N.O. Railway.*
3565·5	Plainte au sujet du service des convois entre Laird et Dalmeny, C.-N.
24524	Requête demandant l'autorisation de construire l'avenue Ashland au delà de la voie du G.-T. London, Ont.
24928	Plainte de ce que le *Brantford and Hamilton Electric* n'attend pas les passagers à Cainsville.
24803	Demande d'une station à neuf milles de Malakawa, C.-B., C.-P.
24821	Plainte de ce que les convois nᵒˢ 511 et 512 ont été discontinués entre Lethbridge et Medicine-Hat.
24756	Plainte au sujet du service non satisfaisant à Courtright, *P.M.R.*
23938	Plainte au sujet du service non satisfaisant sur l'*Irondale and Bancroft Ry.* (C.-N.)
G-2245	Plainte au sujet de la diminution dans le service des convois sur la subdivision Lyleton du C-P.
2142·1	Pétition demandant une route d'approche à la station de New-Sydenham (voie d'évitement de Leyland), C..N.
9437·1138	Demande de protection au passage, sur la voie du C.-P., qui conduit à l'hôpital des aliénés, London, Ont.
24117	Demande d'approbation de la station à Lac-aux-Sables, *C.N.O.*

N° 23.—RELEVÉ indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
9437·1252	Plainte au sujet d'un passage dangereux dans le village de Mona-Road, C.-P.
25751	Plainte au sujet du service des convois sur l'embranchement Biggar-Loverna du G.-T.
25280	Plainte au sujet du service non satisfaisant à destination de, et en provenance de Milton, Ont., C.-P.
25602	Demande de cour à bestiaux à Mitchelton, Sask., E.M.R.
25577	Plainte concernant l'état de la plate-forme à la station de Methven, C.-P.
25548	Plainte concernant l'état de la halte à signal, Middleport, Ont., G.-T.
25487	Plainte de ce que le *Quebec Oriental Railway* a placé une obstruction près de la grand'route, Maria, Qué.
25367	Plainte au sujet du service sur le *Montreal and Southern Counties Ry.*
25481	Plainte au sujet du service entre Maynooth et Trenton, C.N.O. Ry.
4205·18	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Mafeking.
4205·35	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Montrose-West
4205·28	Requête du C.-N. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Margaret.
4205·17	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de Meadows, Man.
25276	Plainte au sujet du service des convois sur le C.-N. à Marchand, Man.
25154	Plainte au sujet du manque d'une balance dans le parc à bestiaux, Melville, G.-T.
21645	Demande d'un agent à Mazeppa, Alta., C.-P.
24750	Plainte au sujet de ce que le C.-N. a refusé de construire un passage de ferme entre Mikado et Veregin.
G-2410	Concernant les accommodations de station à Mimico, chemin de fer Grand-Tronc.
24904	Plainte de ce que le G.-T. fournit des accommodations de deuxième classe aux voyageurs qui détiennent des coupons de première classe.
G-2379	Concernant l'état de la voie du G.-T. à la 175e borne milliaire, subdivision Rideau.
9437·125	Plainte concernant l'état prétendu dangereux du passage du Main-Road entre Brockville et Smith's-Falls, C.-P.
9437·1164	Plainte concernant l'état dangereux passage à Martinon, N.-B. sur le C.-P.
1750·91	Requête du C.-P. demandant l'approbation des réserves de chemin de la voie industrielle de la *Contractors' Supply Co.*, M.P. 20, subdivision d'Owen-Sound.
24489	Pétition demandant une amélioration dans le service des vagons à Horningside, Alta., C.-P.
455·44	Pétition demandant que le C.-P. érige des barrières à bestiaux à travers les sections 24 et 25, Millet, Alta.
24492	Demande de discontinuer l'arrêt sur signal à Benson et Ross-Spur et Meadows-Spur, C.-N.
24484	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de la station de Manvers.
24442	Plainte au sujet du manque d'un passage de ferme, *Q.M. & S. Ry.*, dans le voisinage de-La-Baie, Qué.
1700·73	Requête demandant un remboursement pour remisage d'un wagon du *New York Central* avant que ce wagon fut placé sur la voie du G.-T.
24427	Demande d'amélioration dans le service des convois à destination de, et en provenance de, Maxville, G.-T.
4205·37	Requête du C.-P. demandant l'autorisation de renvoyer son agent de McAlpine-Station.
9994·186	Plainte de ce que le C.-P. a construit une clôture devant quelque propriété dans le voisinage de Hartley.
24951	Plainte de ce qu'un siège dans un vagon à voyageurs a été pris par un autre pendant l'absence du premier occupant.
17913	Demande d'une voie d'évitement sur le G.-T. à St-Louis, Sask.
9437·1221	Protection de la rue Front, C.-N., New-Westminster, C.-B.
25715	Demande d'améliorations dans le local de la gare à Nevla, Sask., G.-T.
25688	Demande d'une plate-forme de chargement à Navarre-Siding, Alta., C.-P.
4205·53	Plainte relative à l'enlèvement de l'agent de Newburg, chemin de fer C.-N.-O.
25471	Plainte relative aux accommodations à la gare de Norwood, Ont., et au service des trains du Pacifique-Canadien.
25448	Plainte relative au service des trains du Grand-Tronc, entre North-Bay et Huntsley.
4205·39	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de retirer son agent de Newtonville.
4205·27	Requête du Canadian-Northern à l'effet de retirer son agent de Neelin, Man.
4205·16	Requête du Canadian-Northern à l'effet de retirer son agent de Norquay, Sask.
3878·578	Plainte relative à l'état du passage de ferme sur le lot 3, con. de Montague, chemin de fer Canadian-Northern.
23253·1	Requête du chemin de fer Michigan-Central demandant de construire une voie industrielle traversant la rue Bender , Niagara-Falls.
9437·1174	Requête du Pacifique-Canadien demandant de résilier les règlements touchant la vitesse à Nipissing.
24691	Requête relative à l'emplacement d'un hangar à charbon, Netherhull; Pacifique-Canadien.
24652	Requête relative à un passage entre les concessions 15 et 16, municipalité de Neeving, Pacifique-Canadien.
24233	Plainte relative à la construction du passage de la vingtième voie latérale, municipalité de Neeving, Pacifique-Canadien.
17157·18	Plainte relative au service de trains du Pacifique-Canadien, Swift Current—Embranchement sud-ouest.

N° 23.—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
24501	Requête demandant une voie latérale à Nowness, Sask., Pacifique-Canadien.
16939·5	Enquête sur le devoir des employés de trains touchant le déchargement des bidons à lait.
6713·97	Requête du Canadian-Northern relative à l'aiguillage en commun avec le Grand-Tronc, Ottawa, Ont.
25447	Plainte de l'Association des voyageurs de commerce d'Ontario relative au changement projeté de l'horaire des trains du Grand-Tronc.
4205·48	Plainte relative au congé de l'agent du Pacifique-Canadien à Oro, Ont.
25096	Plainte contre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc qui ne fournissent par les facilités convenables pour le transport des pommes.
Cause 3050	*Re* les moyens de protection sur la rue Queen-ouest, Grand-Tronc, Ottawa.
24193	Plainte relative au raccordement des trains à Orillia; Grand-Tronc.
25703	Requête demandant un agent pour la gare de Parkside, Sask.: Canadian-Northern.
6713·63	Aiguillage entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien à Port-Hope, Ont.
4205·62	Plainte relative au projet de fermer la gare de la Pointe-au-Chêne comme agence régulière; Pacifique-Canadien.
25563	Plainte relative au service des trains entre Hardisty et Wilkie, Pacifique-Canadien.
24099	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de fermer sa gare de Purple-Springs, comme agence régulière.
25379	*Re* l'emplacement du *Pacifique-Great-Eastern* à Prince-George.
25368	Plainte relative au service des trains à Glenora, Man.; Canadian-Northern.
25176	Requête demandant un agent à Primate, Sask., pendant toute l'année; Pacifique-Canadien.
24205·26	Requête du Canadian-Northern demandant de fermer l'agence régulière à Pinkham, Sask.
G–2476	Aiguillage et mouvement des convois de voyageurs à Port-Dover, Ont.; Grand-Tronć.
9437·1208	Plainte relative au passage dangereux près du moulin, juste en de hors des limites du village de Port-Dover, Ont.; Grand-Tronc.
22611	*Re* la protection au passage à l'ouest des terrains de la gare, Paipot, Sask., Pacifique-Canadien.
25115	Plainte relative à de l'avoine perdue en transit, expédiée de Munster, Sask.; Canadian-Northern.
25688	Plainte relative à des prétendues différences établies par les propriétaires d'autos et de taxis pour le transport des voyageurs à et de la gare du Pacifique-Canadien, Winnipeg, Man.
24710	Requête à l'effet de forcer le Grand-Tronc à placer de nouveau une barrière sur le côté nord de la voie du Pacifique-Canadien allant vers l'ouest, à Parkdale, Ont.
24887	Plainte relative au service des trains du Canadian-Northern, au nord de Parry-Sound.
24788	Plainte relative au manque d'accommodations convenables à la gare de Prince, Sask.; Canadian-Northern.
11929·1	Plainte relative à l'absence d'un passage convenable à Prince, Sask., Canadian-Northern.
12924·193	Plainte relative au service des trains du Canadian-Northern embranchement de Vegreville.
9437·1142	Requête à l'effet de forcer le Pacifique-Canadien de placer un signaleur au passage de la quatrième avenue, Prince-Albert, Sask.
23565	Requête demandant l'établissement d'une station-signal au rang Saint-Alix; Pacifique-Canadien,, embranchement Piles.
25616	Plainte relative au retard du Canadian-Northern dans le transport de bestiaux à Québec.
24896	Plainte relative au service non satisfaisant des trains entre La-Tuque et la jonction de Rivière-à-Pierre; Canadian-Northern.
9437·279	*Re* la protection à l'avenue Talbot, Winnipeg, Man.; Pacifique-Canadien.
25393	Plainte relative au service insuffisant des trains le dimanche à Windham, Ont., Michigan-Central.
25662	Requête demandant une voie latérale sur l'embranchement Denholm-Prince-Albert du Canadian-Northern.
25674	Plainte relative au service des trains sur l'embranchement Wosley-Reston; Pacifique-Canadien.
25046	Requête demandant de traverser la voie du Canadian-Northern, sur la rue Martin, White-Rock, C.B.
23815	Requête du Canadian-Northern demandant d'enlever le raccordement entre le Pacifique-Canadien et les têtes de ligne conjointes de Winnipeg, avenue Higgins, Winnipeg.
22696·3	Plainte relative au service insuffisant des trains du Canadian-Northern entre Winnipeg et Riverton.
25308	Plainte relative au service des trains entre Winnipeg et Gypsumville; Canadian-Northern.
23795	Requête du Canadian-Northern à l'effet de fermer l'agence régulière deWilmar.
22720	Requête du Canadian-Northern à l'effet de fermer l'agence régulière de Weldon.
4205·20	Requête du Canadian-Northern à l'effet de fermer l'agence régulière de Warren.
25268	Requête demandant l'établissement de cours à bestiaux à Waseca, Sask.: Canadian-Northern.
15350	Requête demandant la construction d'une gare à Waseca, Sask.; Canadian-Northern.
25056	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de fermer l'agence régulière de Wattsburg.
3861	*Re* passage à niveau du Pacifique-Canadien, à l'avenue Portage, Winnipeg, Man.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
24943	Requête à l'effet de prolonger la traverse du parc Mid-Winter au-dessus de la voie du Pacifique Canadien, Winnipeg, Man.
24620	Plainte relative à l'état des fondations de la route sur le Grand-Tronc entre Depot-Harbour et Parry-Sound.
9437·1163	Plainte relative au passage à niveau entre Westfield et Hillandale; Pacifique-Canadien.
688	Plainte relative à l'aiguillage et au garage au passage connu sous le nom de Gravel-Road, dans la cité de Saint-Thomas; chemin de fer P.M.
25752	Plainte relative à la réduction du service des trains du Grand-Tronc, de Young à l'enbranchement Hoey.
25079	Plainte relative au transport des marchandises de Yarker, Ont.; Canadian-Northern.
23219	Requête du Grand-Tronc demandant de construire une voie latérale pour une compagnie exploitant une carrière à la pointe Windmill.
24402	Plainte relative à la fumée et au bruit des trains le long de la rivière à Walkerville, Ont.; Grand-Tronc.
2494·16	Plainte relative à l'état des garde-bestiaux sur le Pacifique-Canadien, près de Coleman, Ont.
24215	Requête demandant l'établissement d'une cour à bestiaux et d'une passerelle de chargement à Wisetown, Sask.; Canadian-Northern.
25732	Requête demandant des cours à bestiaux à Vawn, Sask.; Canadian-Northern.
22724	Requête demandant un agent pour Valor, Sask.; Pacifique-Canadien.
25575	Plainte relative à l'approche non satisfaisante à la gare de Vulcan, Alta.; Canadian-Northern.
4205·50	Requête du Canadian-Northern à l'effet de rayer Vermilion-Bay comme agence régulière.
4205·34	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de retirer son agent de la gare de Vienna.
9437·1190	Requête demandant la construction d'un passage inférieur sous le Grand-Tronc au chemin Français à l'ouest de Vaudreuil, Qué.
9437·1200	Plainte relative au croisement aux environs du passage inférieur de la rue Water, Winnipeg, Man.
Cause 3042	*Re* passage de la rue Principale, Vègreville, Alta.; Canadian-Northern.
24639	Demande d'enlever les garde-bestiaux à Vars, Ont.; Grand-Tronc.
24671	Plainte relative au service non satisfaisant des messageries pour les fruits expédiés du district de Niagara.
24585	Plainte relative à la fermeture de la gare au parc Victoria; Pacifique-Canadien.
24574	Requête demandant une gare à Vera, Sask.; Grand-Tronc.
4205·60	Requête du Grand-Tronc demandant de rayer Uno comme agence régulière.
25657	Plainte contre le Pacifique-Canadien employant des wagons d'acier et des wagons de bois dans un même train.
24082	Requête du Canadian-Northern à l'effet de retirer son agent de la gare d'Underhill.
25627	*Re* des délais dans l'expédition de bestiaux de Sinclair sur le Pacifique-Canadien.
25628	Plainte relative au service des trains à Tilbury, Ont., Pacifique-Canadien.
25152	Plainte relative aux conditions à Terrebonne; Pacifique-Canadien.
25526	Plainte relative à l'encombrement du convoi du Pacifique-Canadien quittant Toronto à 1 heure et demie de l'après-midi.
4205·41	Requête du Pacifique-Canadien demandant de rayer Tilley, Alta., comme agence régulière.
4205·8	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de retirer son agent de la gare de Tâché.
25347	Plainte relative au service des trains à Lorette et à Dufresne.; Canadian-Northern.
6713·87	*Re* l'aiguillage à Trenton entre les chemins de fer C.O., P.-C., et G.-T.
9437·704	*Re* la protection à l'avenue Boyce, division nord, Grand-Tronc, Toronto.
9437·589	*Re* la protection à l'avenue Saint-Clair, Grand-Tronc, Toronto.
22806	Plainte relative au garage sur la rue Division, Trenton, Ont.; Canadian-Northern.
22820	*Re* l'emplacement de la gare à Tribune; Pacifique-Canadien.
23637	Plainte relative au service des trains à Cutler, C.-B.; Pacifique-Canadien.
9437·1156	Question de protection à la rue Victoria, Tweed, Ont.; Pacifique-Canadien.
24524	Requête demandant un agent pour la gare de Turtleford, Sask.; Canadian-Northern.
24361	Plainte relative au refus du Pacifique-Canadien de vendre des sièges dans les wagons-lits après 10 heures du soir.
9437·1245	Requête demandant protection au passage de Stevensville, Ont.; Michigan-Central
25711	Requête demandant une gare et une voie latérale dans la paroisse du Saint-Viateur, Québec; Pacifique-Canadien.
25482	Requête demandant une cour à bestiaux à Stanmore, Alta.; Canadien-Northern.
20320	Requête demandant la nomination d'un agent à Smiley; Grand-Tronc.
4205·57	Requête du Pacifique-Canadien à l'effet de retirer son agent de la gare de Saint-Constant.
25590	Requête demandant un agent à Sibbald, Alta.; Canadian-Northern.
25518	Requête demandant l'établissement d'une section à Saint-Joseph de Sorel; chemin de fer Q. M. & S.
22902·16	Requête demandant une station à Saint-Télesphore, Qué.; Pacifique-Canadien.
25492	Plainte relative au renvoi du signaleur au lac Sharbot; Pacifique-Canadien.
4205·44	Requête du Pacifique-Canadien demandant de rayer la station de Snow-Road comme agence régulière.
25451	Plainte touchant le changement du service des trains à Similkameen; Canadian-Northern.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
18710	Requête demandant une gare dans la paroisse de Saint-Hermans; Canadian-Northern.
25404	Plainte touchant la discontinuation du train de 8 heures de Saint-Jérôme à Montréal; Pacifique-Canadien.
4205·12	Requête du Canadian-Northern demandant de retirer son agent de la gare de Saint-Laurent.
16895	Requête du Canadian-Northern demandant de retirer son agent de la gare de Sleemans.
25185	Plainte relative au service des trains à Starkville, Ont.; Canadian-Northern.
1686	*Re* la gare de l'agent, à Saint-Canut, Qué.; Canadian-Northern.
25161	Requête à l'effet de forcer le train du matin du Canadian-Northern à partir de Saint-Canut au lieu de Saint-Jérôme.
24472	Plainte relative à l'état de la gare à Saint-Félix-de-Valois, Qué.
24635	Requête à l'effet de forcer les trains nos 13 et 14 du Pacifique-Canadien à s'arrêter à Strathmore.
24594	*Re* l'emplacement de la gare du Canadian-Northern à Stonefield, Qué.
24729	Plainte relative au service des trains du Grand-Tronc entre Sainte-Marie et le tunnel Sarnia.
9437·1161	Plainte relative aux conditions qui existent au passage entre Sagwa et Lingley, C.-B.; Pacifique-Canadien.
24670	Plainte relative au service des trains à Sturgeon-Falls; Pacifique-Canadien.
24495	Plainte relative à l'état de plusieurs croisements de grands chemins sur le Pacifique-Canadien, dans la municipalité de Sherwood.
24533	Plainte relative au service des trains et au raccordement à Sudbury; Pacifique-Canadien.
22928	Plainte relative à l'absence d'un agent et d'un service télégraphique à Secretan, Sask.; Pacifique-Canadien.
25727	Plainte relative au service non satisfaisant des trains à bestiaux entre Red-Deer et Calgary; Pacifique-Canadien.
25485	Plainte relative au service des trains, division Moosejaw-Portal; Pacifique-Canadien.
16305 16	Requête à l'effet de forcer le Grand-Tronc à prolonger son embranchement Moosejaw-nord-ouest jusqu'à Riverhurst, Sask.
4205·25	Requête du Canadian-Northern à l'effet de rayer Rosebank comme agence régulière.
19031	Requête du Canadian-Northern à l'effet d'enlever son agent de la gare de Ridpath.
25120	*Re* l'échange de wagons à voyageurs entre le chemin de fer N. & N. et la Cumberland Coal Co., Royston, C.B..
24483	Demande d'un agent permanent pour Red-Jacket, Sask.; Pacifique-Canadien.
24892	Demande du Pacifique-Canadien de transporter la station de Reford à Conquest.
23006	Protestation contre le Pacifique-Canadien pour avoir enlevé son agent du lac Bittern.
24311	Requête à l'effet d'obtenir une ordonnance forçant le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien à établir une gare commune à Rocky-Mountain-House.
4214·106	*Re* les limites pour la livraison par messageries dans la cité de Régina, Sask.
19084	Requête demandant un agent pour Ralph, Sask.; Pacifique-Canadien.
21297	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclaechement de Birds-Hill, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
12924·44	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Camrose, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique,
Cause 1919	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Saskatoon-sud, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern,
1795·2	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Dana, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern.
10795·1	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Neeley, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
Cause 1918	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Deer, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
10796·1	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement d'Oban, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
18036·2	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Reford, Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique.
14134·6	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Forward, Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
15832·2	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Druid (Dodsland) Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Paciqque.
Cause 1920	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Hart, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern,
1804	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Minto, Canadian-Northern et Grand-Northern.
1434	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Hartney Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
11395	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Riley, Canadien-Northern et Grand-Tronc-Pacifique.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.—*Suite.*

Numéro du dossier.	Détails.
406	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Holfield, Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
14694	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Saint-Boniface, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique.
14942·18	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Leaman, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern.
11071	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Maryfield, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
10791·7	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Lampman, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern.
10791·2	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Griffin, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
11837	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Yorkton, Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique.
10821·	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement d'Alix, Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique.
10791·22	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Frobisher, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
Cause 1466	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Morris, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
1012	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Findlay, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
13975·1	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Conquest, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
1519·25	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Fort-William, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique.
10799·4	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Midale, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
2140	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Carman, Canadian-Northern et Great-Northern.
1803	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Wakopa, Canadian-Northern et Great-Northern.
12924·3	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Stettler, Canadian-Northern et Great-Northern.
2230	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Roland, Canadian-Northern et Great-Northern.
12476	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Bienfient, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
12924·45	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Nightingale, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
2578·10	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Rosetown, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
11642	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Carlyle, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
12924·9	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Dalroy, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
2450	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Parel, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern.
360	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Brookdale (Munroe), Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
18571	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Carberry, Pacifique-Canadien et Canadian Northern.
Cause 2229	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Kaiser, Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
207	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement d'Emerson, Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.
15499·25	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de la jonction Delta, Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
....	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de la jonction Methven, Canadian-Northern et Pacifique-Canadien.
25717	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement au nord de Glencoe, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien.
1420	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Mount-Albert, Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern-Ontario.
Cause 48	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement près de Yamachiche, Qué., Canadian-Northern-Quebec et Transcontinental-National.

N° 23—Relevé indiquant les plaintes et les requêtes soumises au Service de l'exploitation, pour en faire rapport, durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Fin.*

Numéro du dossier.	Détails.
Cause 267	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement d'Elm-Creek Pacifique-Canadien et Great-Northern.
1841	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Boissevain, Great-Northern et Pacifique-Canadien.
1984	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Carroll (Hedron), Great-Northern et Pacifique-Canadien.
2231	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Plum-coulée, Pacifique-Canadien et Great-Northern.
2811	Requête à l'effet de retirer le signaleur de nuit au système d'enclenchement de Morden, Great-Northern et Grand-Tronc-Pacifique.

Total—437.

APPENDICE G.

PERSONNEL PERMANENT DU BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1915.

DIVISION DU TRAFIC.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Hardwell, J.	Expert de trafic	22 juin 1904..	5,000
Brown, G. A.	Chef de bureau	3 oct. 1904..	2,300
McManus, C. E.	Commis	20 août 1904..	1,350
Routhier, C. C.	"	14 " 1906..	1,350
Lalonde, F.	"	6 mai 1907..	1,200
Allen, J. S.	"	6 " 1907..	1,200
Messinger, H. W.	"	8 juillet 1904..	1,100
Usher, J. R.	"	6 mai 1907..	1,050
Wainwright, W. R. G.	"	27 avril 1909..	1,050
Chapman, C. M. B.	"	11 " 1907..	950
	Nommé de nouveau	24 sept. 1913..	
	(A compter du	1 " 1913)	
Harvey, R.	Commis	6 oct. 1911..	900
	(A compter du	12 juin 1911)	
Brethour, L. L.	Commis	2 déc. 1911..	900
	(A compter du	5 juin 1911)	
Drum, A. B.	Commis	6 février 1913..	850
	(A compter du	1er " 1913)	

DIVISION DES INGÉNIEURS.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Mountain, G. A.	Ingénieur en chef	30 juin 1904..	5,000
Simmons, T. L.	Sous-ingénieur en chef	3 oct. 1904..	3,000
Drury, H. A. K.	1er sous-ingénieur	25 juin 1906..	[1]3,300
Bélanger, A. A.	2ème sous-ingénieur	28 mai 1910..	2,900
Kerr, A. T.	3ème sous-ingénieur	1er août 1911..	[1]3,000
Murphy, J.	Ingénieur électricien	15 mai 1906..	[2]
Foulds, J. R.	Commis	14 août 1906..	1,100
Wadsworth, E. W.	"	12 sept. 1912..	850
	(A compter du	1er " 1911)	
Barber, Mlle E. A. H.	Sténographe	8 mai 1907..	[4]950
McDonald, Mlle N.	"	14 oct. 1910..	[4]950
	(A compter du	17 juin 1910)	
Bliss, Mlle M.	Sténographe	29 mai 1911..	[4]900
	(A compter du	1er avril 1911)	

DIVISION DES ARCHIVES.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Thomson, J. W.	Chef de bureau	1er sept. 1904..	1,400
Huband, C. S.	Archiviste suppléant	2 mai 1905..	[3]1,500
Jamieson, W. A.	Commis	14 août 1906..	1,100
Langelier, D.	"	20 " 1904..	1,050
Martin, J. E.	"	6 mai 1907..	1,050
Demers, F. R.	Préposés à la statistique	31 août 1906..	1,000
Chambers, D. H.	Commis	29 juin 1910..	1,000
Lyon, N. B.	" "	11 mai 1911..	950
	(A compter du	1er jan. 1911)	
Carruthers, J. P.	Commis	12 sept. 1912..	900
	(A compter du	1er oct. 1911)	
Edwards, F. A.	Commis	19 " 1912..	850
	(A compter du	1er juillet 1912)	
Lajoie, V.	Commis	10 déc. 1912..	850
	(A compter du	1er juillet 1912)	

[1]Y compris l'allocation de subsistance de $300 pendant qu'il habite dans l'ouest.

PERSONNEL PERMANENT DU BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1915—*Suite.*

DIVISION DU SECRÉTAIRE.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Ecclestone, A. E.	Premier commis, division du secrétaire	14 août 1906	1,550
Arbick, J.	Commis "	2 mai 1905	1,050
	(A compter du	23 déc. 1904)	
Larocque, A.	Commis, division du secrétaire	31 " 1908	1,000
Hollington, P.	" "	19 oct. 1912	850
	(A compter du	1er sept. 1912)	
Timmins, J.	Commis, division du secrétaire	6 fév. 1913	850
	(A compter du	1er sept. 1912)	
Latour, T. D.	Commis préposé aux malles	31 déc. 1907	850
Bourgault, L.	" division du secrétaire	8 déc. 1913	800
	(A compter du	1er sept. 1913)	
Gamble, Mlle C. L.	Sténographe	19 juill. 1912	650
	(A compter du	1er juin 1912)	
MacGuire, Mlle E.	Sténographe	27 juill. 1912	650
	(A compter du	1er " 1912)	
Murphy, Mme L.	Sténographe	25 janv. 1913	650
	(A compter du	1er juill. 1912)	
Hardy, Mlle J.	Sténographe	24 sept. 1913	650
	(A compter du	1er avril 1913)	
Parish, Mlle P.	Sténographe	21 nov. 1913	650
	(A compter du	1er avril 1913)	

DIVISION DU SOUS-SECRÉTAIRE.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Primeau, E. A.	Sous-secrétaire de la correspondance française, etc	7 mai 1904	3,000
Lapointe, A.	Comptable	6 " 1907	1,200
Casey, T. H.	Commis, division du sous-secrétaire	28 août 1909	950
	(A compter du	9 " 1909)	
Turcot, Mlle M. A.	Sténographe	29 mai 1911	750
	(A compter du	1er avril 1911)	

DIVISION DE L'EXPLOITATION.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
Spencer Geo.	Chef de l'exploitation	24 sept. 1913	3,600
	(A compter du	1er " 1913)	
Lalonde, E. C.	Inspecteur	20 août 1904	2,300
Ogilvie, J.	Expert-mécanicien	4 mars 1907	2,300
McCaul, M. J.	Inspecteur	6 mai 1907	[1]2,300
Clark, J.	"	6 " 1907	2,000
Blyth, W. S.	"	6 " 1907	2,000
Hudson, A. E.	"	3 " 1912	[1]2,150
Gillett, L. D.	"	3 " 1912	1,850
Gardiner, J.	"	3 " 1912	[1]2,150
Harris, T.	"	3 " 1912	1,850
Shinnick, J. H.	"	31 déc. 1908	[1]2,100
Poulin, A.	"	28 juill. 1911	1,300
	(A compter du	1er avril 1911)	
Ward, H. H.	Premier commis	11 fév. 1911	1,500
Nelson, E. E.	Commis et sténographe	7 avril 1914	[2]1,050
	(A compter du	1er mars 1914)	
Britton, T. G.	Commis	6 mai 1907	1,050
Dunsmore, T. D.	" sténographe	14 oct. 1912	950
	(A compter du	6 mai 1912)	

[1] Y compris l'allocation de subsistance de $300 pendant qu'il habite dans l'ouest.
[2] Traitement payé par le ministère des chemins de fer et canaux.
[3] Décédé le 25 novembre 1914.
[4] Y compris l'allocation de subsistance de $150 pendant qu'il habite dans l'ouest.

PERSONNEL PERMANENT DU BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1915—*Suite*.

Division de l'exploitation—*Suite*.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Parker, C. M.	Commis et sténographe	14 oct. 1912..	850
	(A compter du	1er août 1912)	
Beggs, D. A.	Commis	27 nov. 1913..	850
	(A compter du	1er varil 1913)	
O'Connor, Mlle G. M.	Sténographe	31 déc. 1908..	800
Scroggie, Mlle M. H.	Sténographe	25 janv. 1913..	650
	(A compter du	1er oct. 1912)	
DIVISION DE L'INSPECTION DES FEUX.			
Leavitt, C.	Inspecteur en chef des feux	22 janv. 1913..	[3]800
	(A compter du	1er janv. 1913)	
Johnson, H. C.	Inspecteur des feux	6 janv. 1913..	1,900
	(A compter du	1er mars 1913)	
White, R. J.	Premier commis et sténographe	29 juin 1910..	950
DIVISION DES LOIS			
Blair, A. G.	Commis en loi	20 août 1904..	3,200
Larose, Mlle R.	Sténographe et bibliothécaire	2 mai 1905..	1,000
Fligg, Mlle C. L.	Sténographe	29 mai 1912..	750
	(A compter du	1er avril 1912)	
COMMISSAIRE EN CHEF.			
Richardson, R.	Secrétaire du commissaire en chef et commissaire-suppléant hors d'Ottawa	12 avril 1905..	2,500
Lewis, Mlle L. J.	Commis et sténographe	7 mai 1904..	950
BIBLIOTHÉCAIRE.			
Mills, James	Bibliothécaire et surveillant	10 juillet 1914..	3,600
	A compter du	1er fév. 1914)	
Ross, Mlle M. G.	Sténographe	11 sept. 1909..	950
STÉNOGRAPHES.			
Cameron, Mlle E. M.	Commis et sténo. au serv. du com. McLean	20 août 1904..	950
Casey, Mlle N.	Commis et sténographe au service du sous-commissaire en chef	31 déc. 1908..	950
	(A compter du	1er nov. 1908)	
Vaughan, Mlle M.	Commis et sténographe au service du commissaire Goodeve	11 mai 1911..	850
	(A compter du	1er fév. 1911)	

[1]Y compris l'allocation de subsistance de $300 pendant qu'il habite dans l'ouest.

[2]Y compris l'allocation de subsistance de $150 pendant qu'il habite dans l'ouest.

[3]Le traitement de Monsieur Leavitt est de $3,600 par année; la différence lui est payée par la Commission de Conservation.

PERSONNEL PERMANENT DU BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1915—*Fin.*

MESSAGERS.

Nom.	Occupation.	Date du décret de l'exécutif.	Salaire.
			$
Graham, F. D	Messagers	19 oct. 1912	800
	(A compter du	1er sept. 1912)	
Barbeau, E. S	Messagers	11 sept. 1909	700
Downes, Wm	Messagers	19 oct. 1912	700
	(A compter du	1er sept. 1912)	
Wallace, A. J	Messagers	19 oct. 1912	700
	(A compter du	1er sept. 1912)	

WAGON "ACADIA".

Pile, Wm	Cuisinier		90 per m.

PERSONNEL DE REPORTAGE.

Butcher, N. R	Entreprise de reportage	14 avril 1908	4,800

APPENDICE "H".

RAPPORT DE LA DIVISION DE L'INSPECTION DES FEUX.

31 mars 1915.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Ci-joint, je vous soumets le rapport de la division de l'inspection des feux pendant l'exercice finissant le 31 mars 1915, pour le dixième rapport annuel de la Commission.

D'une manière générale, le travail de cette division a consisté dans la mise en vigueur de l'ordonnance générale n° 107, et des articles de la loi des chemins de fer qui se rapportent particulièrement à la protection contre le feu. Le travail a été exécuté d'après les indications générales des rapports précédents.

ORGANISATION.

Comme pendant les années dernières, le travail de la division, celui du bureau chef à Ottawa excepté, a été exécuté avec la coopération des nombreuses organisations fédérales et provinciales de protection contre le feu, sans qu'il en coûte à la Commission. D'après cette entente, les fonctionnaires des diverses organisations de protection contre le feu ont agi comme officiers de la Commission, comme suit:—

Division des forêts du Dominion, dix hommes, couvrant des voies ferrées de la zone des chemins de fer de la Colombie-Britannique et des divisions forestières dans l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et le territoire du Yukon, en dehors des parcs fédéraux.

Division des parcs fédéraux, six hommes, couvrant des voies ferrées dans les parcs fédéraux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Division des forêts de la Colombie-Britannique, trente-deux hommes, couvrant des voies ferrées de la Colombie-Britannique en dehors de la zone des chemins de fer.

Ministère de l'Agriculture de l'Alberta, quatre hommes, s'occupant de l'inspection des garde-feux sur les voies ferrées dans les divisions des prairies de cette province.

Bureau du commissaire des feux, province de la Saskatchewan, un homme, s'occupant de l'inspection des garde-feux sur les voies ferrées dans les divisions des prairies de cette province.

Ministère des Terres, des Forêts et des Mines d'Ontario, six hommes.

Ministère des Forêts et des Mines de Québec, dix hommes.

Ministère des Terres de la Couronne du Nouveau-Brunswick, deux hommes.

Jusqu'à présent, il n'a pas été jugé pratique d'obtenir la coopération de la Nouvelle-Ecosse.

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER.

Le plan de protection contre le feu au moyen d'équipes de surveillance, adopté en 1912 et 1913, a été continué avec de légères modifications.

On a adressé des lettres demandant le maintien de gardiens spéciaux aux compagnies de chemins de fer dont les noms suivent: Pacifique-Canadien, lignes de l'ouest; Pacifique-Canadien, lignes de l'est; Grand-Tronc-Pacifique, Canadian-Northern, Great-Northern; Edmonton; *Dunvegan and British Colombia*; Kettle-Valley (en construction); *Western Canada Power Company*; Québec et Lac Saint-Jean; Canadian-Northern-Quebec; Témiscouata; *Esquimalt and Nanaimo*; et *Victoria and Sidney.*

INSTRUCTIONS AUX EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Les compagnies de chemins de fer ont observé d'une manière générale, le règlement 14 de l'ordonnance générale n° 107, lequel demande l'émission d'instructions spéciale touchant le devoir des employés de chemins de fer de rapporter et d'éteindre les feux de chemins de fer.

DEVOIR DES CHEMINS DE FER DE RAPPORTER LES FEUX.

Le secrétaire a émis la circulaire n° 133, en date du 5 mai 1914, demandant aux compagnies de chemins de fer de rapporter à la Commission tous les feux qui se déclarent à moins de 300 pieds de la voie, dans les régions forestières. Ces rapports ont aidé, dans une certaine mesure, la division dans son travail de protection.

STATISTIQUES DES FEUX DE FORÊTS.

La saison des feux, en 1914, a été la plus sérieuse des dernières années dans l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique et dans la partie occidentale de Québec, des périodes de sécheresse presque sans précédente s'étant produites au printemps et à l'automne. Dans la Nouvelle-Ecose, le Nouveau-Brunswick et la partie orientale de la province de Québec, les conditions climatériques ont été telles, que les feux ne nous ont pas causé beaucoup d'ennui. Cependant, ces derniers ont causé des pertes considérables dans tout le Dominion, et il n'y a pas de doute que les pertes le long des voies ferrées auraient été beaucoup plus élevées sans les mesures préventives qu'ont prises les compagnies de chemins de fer avec la coopération des agences fédérales et provinciales.

Le tableau qui suit indique approximativement le nombre des feux qui se sont déclarés dans les régions boisées le long des principaux chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission. On ne peut obtenir de statistiques sur les régions agricoles. Un grand nombre de feux ont été éteints dès le commencement; les rapports sur ces derniers sont incomplets. Bien que les statistiques ne soient pas absolument exactes dans plusieurs cas, ce sont les plus justes que l'on ait pu se procurer.

NETTOYAGE DE L'EMPRISE.

Plusieurs compagnies de chemins de fer ont diminué de beaucoup les dangers d'incendie en nettoyant l'emplacement de leurs voies ferrées. Sous ce rapport, il s'est fait plus de progrès en 1914 qu'au cours de toute l'année précédente. On a apporté une attention spéciale à cette question le long des voies en construction. Dans le passé, des feux que l'on n'a pu maîtriser ont causé beaucoup de dommage le long des voies en construction.

Dans certains cas, surtout le long des voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, il y a eu coopération entre la compagnie de chemin de fer et les propriétaires des terrains adjacents; ceci a eu pour résultat l'enlèvement des matières inflammables sur une lisière étroite le long de l'emplacement de la voie. Le plus bel exemple de ceci s'est produit dans le parc Algonquin, Ontario, où le ministère provincial des Forêts, des Terres et des Mines a employé une équipe d'hommes et a enlevé les matières inflammables le long d'une partie de l'emplacement de la voie du Grand-Tronc et des terrains avoisinants, les autorités du Grand-Tronc payant la moitié du coût des travaux. On croit que cet état de choses prévaudra encore en 1915, jusqu'à ce que l'on ait nettoyé toute l'emprise dans les limites du parc.

Le long de la voie du Pacifique-Canadien, dans la réserve indienne de Shawanaga, dans Ontario, le département des Affaires des Sauvages a fait enlever les matières inflammables sur une lisière avoisinant la voie ferrée, la compagnie ayant elle-même nettoyé l'emplacement de sa voie.

Dans chacun des cas mentionnés plus haut, la division intéressée mérite des félicitations pour son action progressive. Cependant, il est important d'avoir une législation ordonnant l'enlèvement des matières inflammables sur les terrains longeant les voies ferrées, sur les propriétés de particuliers aussi bien que sur les terres de la Couronne, que ces dernières soient ou non sous permis. Au moins, on devrait, dans un avenir prochain, prendre de telles mesures relativement à toute exploitation future dans les régions boisées. Une telle législation ne serait qu'une mesure de justice raisonnable vis-à-vis les compagnies de chemins de fer.

GARDE-FEUX.

Les règlements touchant les garde-feux pour l'année 1914 ont été à peu près les mêmes que ceux de 1913, que l'on a expliqués dans le neuvième rapport annuel. Ces règlements s'appliquaient aux compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern, Grand-Tronc-Pacifique et Great-Northern, dans les provinces des prairies. Les principaux points de ces règlements pour 1914 ont été, en résumé, comme suit:—

Terres en chaume.—Les propriétaires ou occupants doivent labourer une lisière de quatre pieds à cent pieds de la voie, la compagnie de chemin de fer devant payer les travaux à raison de $1.75 le mille linéaire.

Pâturages clôturés.—La compagnie doit labourer une lisière de 16 pieds de largeur, à 200 pieds de la voie, sauf que les anciens garde-feux déjà labourés à une plus grande distance doivent être maintenus. Il n'est pas nécessaire de brûler les herbes sèches en dehors de l'emplacement de la voie. Les propriétaires ou occupants peuvent refuser à la compagnie le droit de pénétrer sur leur terrain pour y établir des garde-feux, la compagnie ayant le privilège de demander à la Commission l'autorisation de pénétrer sur ces terrains, si elle croit l'établissement de garde-feux nécessaire.

Prairie.—La compagnie doit labourer une lisière de 16 pieds de largeur, à 200 pieds de la voie, sauf que les anciens garde-feux déjà labourés à une plus grande distance doivent être maintenus. Les herbes sèches et autres matières inflammables doivent être brûlées entre le garde-feu et la voie ferrée. La compagnie a le plein droit de pénétrer sur ces terres dans le but d'y établir des garde-feux.

Au cours de l'année, on a reçu les plaintes spécifiques suivantes:—

Dommage causé par le feu.—Pacifique-Canadien, 4; Canadian-Northern, 12; Grand-Tronc-Pacifique, 2. total, 18. Dans chaque cas, le plaignant a été averti que la Commission n'a pas judidiction relativement aux réclamations en dommage et que l'on devra s'adresser à la cour, au cas où l'on ne pourra en venir à une entente avec la compagnie intéressée.

Absence de garde-feux ou construction non satisfaisante de ces derniers: Pacifique-Canadien, 3; Canadian-Northern, 5; Grand-Tronc-Pacifique, 1; total, 9.

Refus de propriétaires de terrains de laisser construire des garde-feux sur des pâturages clôturés rapportés par les compagnies de chemins de fer: Pacifique-Canadien, 11; Grand-Tronc-Pacifique, 22; total, 33. Dans douze de ces cas, le Grand-Tronc-Pacifique a demandé l'autorisation de pénétrer sur les terres dont il s'agissait dans le but d'y construire des garde-feux, malgré le refus du propriétaire. Dans trois de ces cas, la Commission a émis une ordonnance accordant l'autorisation de ce faire.

SOMMAIRE de la construction de garde-feux par les compagnies de chemin de fer dans les provinces de l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, en 1914.

——	Great-Northern.	Grand-Tronc-Pacifique.	Nord-Canadien.	Canadien-Pacifique.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Etendue de voies ferrées, milles	162·38	2,152·8	4,541·20	6,313·13
Etendue de garde-feux, milles	324·76	4,305·6	9,082·40	12,626·26
Garde-feux const. (compris dans l'éten. de garde-feux)				
*En prairie libre	·50	1,240·80	2,346·60	3,970·90
Pâturages clôturés	171·50	404·85	387·50	1,374·41
Terres en chaume	80·25	400·60	314·10	2,107·18
Total	252·25	2,046·25	3,048·20	7,452·49
Garde-feux non-const. (comp. dans l'éten. de garde-feux)				
Exemptions	53·76	1,442·00	3,368·00	2,276·30
Le propriétaire refuse le droit de passage[3]	....	9·30	*	23·00
Terre déjà labourée[4]	2·50	156·90	*	1,410·10
Ter. en chaume, non dotée de gar.-feux par le prop.	6·00	547·59	1,118·50	272·48
Autres raisons	10·25	103·56	*	1,191·89
Total	72·54	2,259·35	6,034·20	5,173·77

[1] La longueur en milles des garde-feux est double de celle de la voie ferrée vu que la construction de garde-feux est requise des deux côtés de la voie.

[2] Compagnie exemptée de la construction de garde-feux, pour les parties de la ligne où l'on a montré que cette construction est inutile ou impossible.

[3] Les employés de la compagnie de chemin de fer n'ont pas reçu du propriétaire la permission de passer sur le terrain avec l'intention de construire des garde-feux.

[4] Garde-feux inutiles, les champs se trouvant déjà en labour.

[5] Les garde-feux sur terres en culture ne sont requis que là où le propriétaire ou l'occupant entreprendrait de faire le labour de protection moyennant un prix raisonnable indiqué par la commission.

Combustible pour locomotives.

Le Pacifique-Canadien s'est servi exclusivement d'huile sur une distance de 477 milles, le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, sur une distance de 134 milles et le Great-Northern, sur une distance de 115 milles, ce qui forme un total de 726 milles, dans la Colombie-Britannique seulement. Dans aucun cas précis, un feu causé par une locomotive faisant usage d'huile comme combustible n'a été rapporté au Canada. Le Grand-Tronc-Pacifique a annoncé qu'au printemps et au commencement de l'été de 1915, la compagnie allait installer des locomotives faisant usage d'huile sur la partie de sa voie ferrée située dans la Colombie-Britannique et dans l'Alberta et à Jasper, une distance de 718 milles. On croit que l'on diminuera par là de beaucoup les dangers d'incendies le long de cette partie de la voie. Les compagnies de chemin de fer sont absolument libres de faire usage d'huile, et l'adoption de ce combustible n'est qu'une question d'affaires.

Au cours des deux dernières années, on a reçu des plaintes relativement au danger d'incendies résultant de l'emploi sur les locomotives de certaines sortes de charbon de l'Ouest. Afin de recueillir l'opinion des intéressés, la Commission a émis la circulaire n° 141, en date du 25 janvier 1915, avec la suggestion qu'il serait peut-être bon d'adopter un autre genre d'appareil à extinction des étincelles sur les locomotives qui font usage de ces sortes de charbon, au lieu de la toile métallique que prescrit le règlement 2 de l'ordonnance générale n° 107. Les réponses reçues indiquent qu'on a besoin d'étudier davantage la question, et, par conséquent, on étudiera la situation avec soin au cours de l'an prochain, dans l'espoir de trouver au problème une solution qui causera le moins de trouble possible à tous les intéressés. La Commission de conservation et la division des Mines du ministère du même nom donnent leur coopération dans ces recherches, la division des Mines surtout en faisant plusieurs analyses d'échantillons de charbon provenant des mines dont il s'agit.

Séances.

A la suite d'une plainte formulée par la division des forêts du Dominion, la Commission a tenu une séance à Edmonton, Alta., le 20 novembre 1914, à laquelle la compagnie de chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* a été sommée de justifier son prétendu refus de se conformer à certains règlements de la loi des chemins de fer et de l'ordonnance générale n° 107, touchant la protection contre le feu. On a trouvé que les divers points de la plainte étaient, en général, bien fondés, et le jugement fut réservé, afin de donner à la compagnie l'occasion de se conformer aux divers règlements.

Le même jour, à Edmonton également, on a entendu la plainte de la division des forêts du Dominion contre le Grand-Tronc-Pacifique de n'avoir pas éteint un feu qui s'était déclaré quelque temps auparavant sur l'embranchement conduisant aux houillères de l'Alberta de cette compagnie de chemin de fer. La Commission a soutenu que le cas implique dans le principe la question de remboursement du coût d'extinction du feu dont il s'agit; comme la Commission n'a pas juridiction en cette matière, on conseilla au plaignant de s'adresser aux tribunaux, s'il ne peut en venir à une entente directe avec la compagnie.

Le 17 mars 1915, le Pacifique-Canadien s'adressa à la Commission pour obtenir certaines modifications de l'ordonnance générale n° 107. On demandait certains changements touchant la construction de garde-feux dans les provinces des prairies. La compagnie demandait aussi le retrait du paragraphe (*e*) du règlement 13, ordonnance

générale n° 107, lequel oblige les compagnies de chemin de fer d'éteindre les feux qui se déclarent à moins de 300 pieds de leurs voies ferrées, à moins que dans chaque cas la compagnie ne démontre qu'elle n'a pas été responsable de l'origine du feu. La cause a été fixée pour audition à Ottawa, le 6 avril 1915.

Respectueusement soumis,

(Signé) CLYDE LEVITT,
Inspecteur en chef des feux, B.R.C.

Les questions susmentionnées furent discutées avec soin à la séance tenue à Ottawa, le 6 avril 1915, et la requête a été renvoyée (ordonnance n° 141, 15 avril 1915), sauf quant à la partie relative au droit de la compagnie de chemin de fer de pénétrer sur des terres de particuliers et clôturées dans le but d'y labourer des garde-feux, malgré le refus du propriétaire ou occupant; quant à cette partie de la requête, jugement a été réservé.

APPENDICE I.

"I."

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915.

Abbott—Electrical Transmission of Energy.
Abbott—Railway Law of Canada.
Abbott—Telephony.
Ackworth—Elements of Railway Economics.
Actes du Canada et des Provinces non Abrogés par les Statuts Revisés, 1887.
Acts of the Provinces and of Canada not Repealed by the Revised Statutes, 1887.
Act to Regulate Commerce.
Adams—Railroad Accidents.
Adams—The Block System.
Alabama Railroad Commission Reports, 1909-1910.
Alberta Law Reports, 1908-1914.
Alberta Statutes, 1906-1914.
Allen—Telegraph Cases.
American Electrical Cases.
American and English Annotated Cases; Digest.
American and English Encyclopedia of Law; Supplement.
American and English Railroad Cases, Old and New Series; Digest.
American Railroad Journal.
American Railway Association Proceedings.
American Railway Reports.
American Reports, Digest.
Anderson—Dictionary of Law.
Anderson—Index-Digest of Interstate Commerce Laws.
Arizona Corporation Commission Reports.
Armstrong—Digest of Nova Scotia Reports.
Ashe—Electric Railways.
Audette—Practice of the Exchequer Court.
Auditor General's Reports.

Baldwin—American Railroad Law.
Barnes—Interstate Transportation.
Bartholomew—Air Brakes for Electric Cars.
Beach—Law of Railways.
Beach—Monopolies and Industrial Trusts.
Beach—Railway Digest (Annual).
Beal on Bailments.
Beal—Cardinal Rules of Legal Interpretation.
Beal and Wyman—Railroad Rate Regulation.
Beauchamp—Jurisprudence of the Privy Council.
Beaudry-Lacantinerie—Droit Civil.
Beavan and Walford—Railway Cases.
Bell and Dunn—Practice Forms.
Belsterling—Digest of Decisions—Transit Privileges.
Beullac—Code de Procédure Civile.
Bigg—General Railway Acts.
Biggar—Municipal Manual.
Bird—Digest of British Columbia Case Law.
Blakemore—Abolition of Grade Crossings in Massachusetts.
Bligh—Ontario Law Index to 1900.
Bligh and Todd—Dominion Law Index, 1898.
Booth—Street Railways.
Boulton—The Law and Practice of a Case Stated.
Bouvier's Law Dictionary.
Boyle and Waghorn—The Law and Practice of Compensation.
Boyle and Waghorn—The Law Relating to Railway and Canal Traffic.
Brandeis—Scientific Management.
Brassey, Lord—Fifty Years of Progress and the New Fiscal Policy.
Brice—Tramways and Light Railways.
Brice—Ultra Vires.
British Columbia Reports.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

British Columbia Statutes.
British Columbia Year Book.
British Ruling Cases.
Brockway—Electric Railway Accounting.
Broom's Legal Maxims.
Browne—Law of Carriers.
Browne—The Law of Compensation.
Browne's Practice before the Railway Commissioners.
Brown, Macnamara and Neville—English Railway and Canal Traffic Cases.
Browne and Theobald—Law of Railways.
Bullinger—Postal and Shippers' Guide for the United States and Canada.
Butterworth—Practice of the Railway and Canal Commission.
Butterworth—Railways and Canals.
Byer—Economics of Railway Operation.

California Board of Public Utilities Annual Reports.
California Railroad Commission Reports.
Calvert—Regulation of Commerce.
Campbell—Forest Fires and Railways.
Cameron—Supreme Court Practice and Rules, 1913.
Canada Gazette.
Canada Law Journal.
Canada Legal Directory.
Canada and Newfoundland Gazetteer.
Canada Year Book.
Canadian Annual Digest.
Canadian Law Review.
Canadian Case Law Digest.
Canadian Law Times.
Canadian Reports, Appeal Cases.
Canadian Ten-Year Digest.
Car Builders' Dictionary.
Carmichael—Law of the Telegraph, Telephone and Submarine Cable.
Carter—When Railroads were new.
Cartwright's British North America Cases.
Cartwright's Canadian Law List.
Casson, Ellis and Hutchinson, Jr.—Horse, Truck and Tractor.
Century Dictionary and Cyclopedia.
Chandler—The Express Service and Rates.
Chambers—Parliamentary Guide.
Charter of the City of Montreal, with Amendments.
Chitty's Archbold's Q. B. Practice.
Chitty's K. B. Forms.
Clapp—The Navigable Rhine.
Clarke and Others—The American Railway.
Clarke's Street Accident Law.
Clarke—State Railroad Commissions.
Clark—Studies in History, Economics and Public Law. Standards of Reasonableness in Local Freight Discriminations.
Clements—Canadian Constitution.
Clements—Federal Supervision of Railroads.
Cleveland and Powell—Railroad Finance.
Cleveland and Powell—Railroad Promotion and Capitalization.
Clifton and Grunaux—A New Dictionary of the French and English Languages.
Clifton and Grunaux—Technological Dictionary, English, German, French.
Clode—Rating of Railways.
Colorado Public Utilities Commission Reports.
Colson—Abrégé de la Législation des Chemins de Fer et Tramways.
Columbia Public Utilities Commission Reports.
Commission of Conservation Reports.
Commission Telephone Cases.
Congdon's Digest of Nova Scotia Reports.
Connecticut Public Utilities Commission Reports.
Connecticut Railroad Reports.
Connors—Report of the Working of American Railways.
Constantineau on the De Facto Doctrine.
Cooke and Townsend—Transportation.
Cooley—The American Railway. Its Construction, Development, Management, and Appliances.
Cooley on Taxation.
Copnall—A Practical Guide to the Administration of Highway Law.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Cowles—A General Freight and Passenger Post.
Coutlee's Digest Supreme Court Reports.
Criminal Code.
Croswell—The Law Relating to Electricity.
Curran—Freight Rates—Studies in Rate Construction.
Currier—Railway Legislation of the Dominion of Canada.
Cyclopedia of Law and Procedure. Annotations.

Dagger—Telephone Systems. The Ontario Telephone Act.
Daggett—Railroad Reorganization.
Daily Freight Register.
Dale and Lehmann—English Overruled Cases.
Daniell—Chancery Forms.
Darlington—Railway and Canal Traffic Acts.
Darlington's Railway Rates.
Daviel—Des Cours d'Eau.
Denis and White—Water Powers (Commission of Conservation).
Denton—Municipal Negligence (Highways).
Desbarats—Newspaper Directory.
Dewsnup—Railway Organization and Working.
Dictionary of Altitudes in Canada.
Directory of Railway Officials.
Disney's Carriage by Railway.
Dixon and Parmelee—Bureau of Railway Economics. The Arguments for and against Train-Crew Legislation.
Dodd—Law of Light Railways.
Doherty—Liability of Railroads to State.
Dorsey—English and American Railroads Compared.
Douglas—Development of the Railroads of North America and of Their Control by the State.
Douglas—The Influence of the Railroads of the United States and Canada on the Mineral Industry.
Drinker's Interstate Commerce Act. Supplement.
Droege—Freight Terminals and Trains.
Duff—Merchants Bank and Railroad Book-keeping.
Dunn—American Transportation Question.

Eaton—Railroad Operations. How to Know them.
Eaton—Handbook of Railroad Expenses.
Eddy on Combinations.
Edwards—Railway Nationalization.
Electric Train Staff Catalogue, Union Switch and Signal Co.
Elliott—The A B C of Railroad Signalling.
Elliott—The Individual, The Corporation, and the Government.
Elliott—Minnesota. The Railways and Advertising.
Elliott on Railroads.
Elliott on Roads and Streets.
Encyclopedia Britannica.
Encyclopedia of the Laws of England.
Endlich on Statutes.
English Law Reports. Digest.
English Reports (réimpressions).
English Ruling Cases.
Ewart's Digest of Manitoba Law Reports.
Exchequer Court Reports.
Express Companies—Judgment of the Board.
Express Statistics of the Dominion of Canada.
Express Statistics in the United States, Interstate Commerce Commission.

Farnham—Waters and Water Rights.
Frye—Civil Engineers' Pocket Book.
Fry—Specific Performance.
Fuzier-Herman—Code Civil. Supplément.
Fuzier-Herman—Répertoire du Droit Français.
Fetter—Carriers of Passengers.
Finch—Federal Anti-Trust Divisions.
Florida Railroad Commission Reports.
Floy—Valuation of Public Utility Properties.
Forney—Catechism of the Locomotive.
Foster—Engineering Valuation of Public Utilities and Factories.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Gear and Williams—Electric Central Station Distributing Systems.
Georgia Railroad Commission Reports.
Gephart—Transportation and Industrial Development in the Middle West.
Gilbert's Street Railway Reports.
Gillette's Hand Book of Cost Data.
Glen on Highways.
Goodeve—Railway Passengers.
Gould on Waters.
Gray's Communication by Telegraph.
Greene on Highways.
Grierson's Railway Rates, English and Foreign.
Guernsey—Effect of the War on Public Utilities.

Hadley—Railway Transportation.
Hadley—Railway Working and Appliances.
Haines' American Railway Management.
Haines—Railway Corporations as Public Servants.
Haines' Restrictive Railway Legislation.
Hamilton on Railroad Laws of New York.
Hamilton—Railway and Other Accidents.
Hamlin's Interstate Commerce Acts Indexed and Digested.
Hammond—Railway Rate Theories of the Interstate Commerce Commission.
Hardcastle on Statute Law.
Hatfield's Lectures on Commerce.
Hay, Jr.—The Law of Railway Accidents in Massachusetts.
Hayes—Public Utilities, Their Cost New and Depreciation.
Hemmeon—History of the British Post Office.
Henderson—Ditches and Water Courses.
Henderson on Locomotive Operation.
Hendrick on Railway Control by Commissions.
High on Injunctions.
Hitt—Electric Railway Dictionary.
Hodges on Railways.
Hodgins Dominion and Provincial Legislation.
Holmested and Langton—Ontario Judicature Act.
Holmested and Langton—Forms and Precedents.
Holt on Canadian Railway Law.
Hopkins—The Law of Personal Injuries.
Hough—Ocean Traffic and Trade.
Hudson on Compensation.
Hutchinson—Carriers.
Hutchinson on Carriers.

Idaho Public Utilities Commission Reports.
Illinois Railroad and Warehouse Commission Reports.
Illinois State Public Utilities Commission Report.
Imperial Statutes.
Index of Cases Reported in Law Reports.
Index to Interstate Commerce Commission Cases in the Federal Courts, 1887-1914. Division of Indices.
Indiana Railroad Commission Reports.
Interstate Commerce Commission. Express Rates, Practices and Accounts.
Interstate Commerce Commissian. Division of Statistics. A Preliminary Abstract of Statistics of Common Carriers, 1914.
Interstate Commerce Commission Reports.
Interstate Commerce Reports.
Ivatts—Railway Management.

Jackman—Freight Rates and Classifications, Express Service, Carriage by Water. (Interstate Commerce).
Jacobs' Railway Law of Canada.
Jevons—The State in Relation to Labour.
Johnson—American Railway Transportation.
Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.
Johnson and Huebner—Railroad Traffic and Rates.
Jones—Fur Farming (Commission of Conservation).
Jones on Telegraph and Telephone Companies.
Joyce on Electric Law.
Judson on Interstate Commerce.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Kansas Public Utilities Commission Reports.
Kent's Index to Cases Judicially Noticed in the Law Reports.
Keasbey on Electric Wires.
Kent's Digest of Decisions under the Federal Safety Appliance and Hours of Service Acts, 1915.
Kerr on Injunctions.
Kirkman—The Science of Railways.
Knoop on Principles and Methods of Municipal Trading.

Lafleur's Conflict of Laws.
Lake—Report Major-General Sir P. H. N. Lake.
Langelier—Cours de Droit Civil.
Langelier—De la Preuve.
Langstroth and Stilz—Railway Co-operation.
Larombiere.
Latimer on Railway Signalling in Theory and Practice.
Laurent's Droit Civil.
Law Times Reports. Index.
Leavitt—Forest Protection.
Lefroy's Legislative Power in Canada.
Legal News.
Leggett on Bills of Lading.
Lewis—American Railroad and Corporation Reports.
Lewis' Eminent Domain.
Lewis—Railway Signal Engineering.
Lewis' Sutherland on Statutory Construction.
Littré et Beaujeu—Dictionnaire de la Langue Française, avec un Supplément d'Histoire et de Géographie.
Los Angeles Public Utilities Board Reports.
Louisiana Railroad Commission Reports.
Lovell's Compendium.
Lovell's Gazetteer of the Dominion of Canada.
Lovell's Table of Routes.
Lower Canada Jurists.
Lower Canada Reports.
Lust and Merriam's Digest of Decisions under the Interstate Commerce Act.
Lyon on Capitalization. A Book on Corporation Finance.

MacBeth on the Rationale of Rates.
MacMillan and Gutches—Forest Products of Canada.
MacMurchy and Dennison's Canadian Railway Act Annotated.
MacMurchy and Dennison's Canadian Railway Cases.
MacMurchy and Dennison's Railway Law of Canada.
Macnamara's Law of Carriers.
Maine Commissioner of Highways Reports.
Manitoba Law Reports.
Manitoba Public Utilities Commission Reports.
Manitoba Statutes.
Mann—Massachusetts Railroad and Railway Laws.
Manual Railway and Signal Association.
Marriott—The Fixing of Rates and Fares.
Maryland Bureau of Statistics and Information.
Massachusetts Public Service Commission Reports.
Massachusetts Railroad Commissioners' Reports.
Masters' Supreme Court Practice.
Mathieu—Code Civil de la Province de Québec.
Mayne on Damages.
Maxwell on Statutes.
McDermot on Railways.
McLean—Georgian Bay Canal.
McNicol on American Telegraph Practice.
McPherson and Clarke's Law of Mines.
McPherson on Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the United States.
McPherson—Transportation in Europe.
McPherson—The Working of the Railroads.
Merritt's Federal Regulation of Railway Rates.
Mews' Digest of English Case Law.
Meyer's British State Telegraphs.
Meyer's Government Regulation of Railway Rates.
Meyer on Municipal Ownership in Great Britain.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Meyer—Public Ownership and the Telephone in Great Britain.
Meyer's Railway Legislation in the United States.
Michigan Railroad Laws.
Michigan Commissioner of Railroads Reports.
Mignault.
Mills—Our Inland Seas, Their Shipping and Commerce for Three Centuries
Minnesota Railroad and Warehouse Commission Reports.
Mississippi Railroad Commissioners' Reports.
Missouri Railroad and Warehouse Commissioner's Reports.
Moulton—Waterways vs. Railways.
Montreal Directory.
Montreal Law Reports. Digest by Saint Cyr.
Montreal Street Railway Company's Annual Report.
Moody's Analyses of Railroad Investments.
Moody—How to Analyse Railroad Reports.
Moore on Carriers.
Morris—Railroad Administration.
Mossop's Railway Operating Statistics.
Mulvey's Canadian Company Law.
Murray's English Dictionary.

National Association of Railway Commissioners. Proceedings. Digest of Federal and State Court Decisions Interstate Commerce Laws, Interstate Commerce Act as amended.
Nebraska—Laws Relating to Railroads and other Common Carriers.
Nebraska State Railway Commission Reports.
Neilson and Twisaday—International Telegraph Convention of St. Petersburg, and the International Telegraph Service Regulations, Lisbon Revision, 1908.
Nellis on Street Railroad Accident Law.
Nellis on Street Service Railroads.
Nelson on The Anatomy of Railroad Reports.
Nelson—Interstate Commerce Commission.
Nevada Railroad Commission Reports.
Nevada Public Service Commission Reports.
New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities Report.
New Brunswick Equity Reports.
New Brunswick Reports.
New Brunswick Statutes.
Newcombe—Railway Economics.
Newcombe's Work of the Interstate Commerce Commission.
New Jersey Board of Public Utility Commissioners' Reports.
New Jersey Board of Railroad Commissioners' Reports.
New Hampshire Public Service Commission Reports.
New Hampshire Public Service Classification of Accounts for Electric Utilities, 1914.
New Mexico State Corporation Commission Report.
New York Public Service Commission Reports, First and Second Districts.
New York Public Service Commission, Second District, Abstracts of Reports of Corporations Electrical, Gas, Telegraph, Telephone, Steam, 1913.
New York Railroad Commissioners' Reports.
Nichol—English Railway and Canal Cases.
North Carolina State Tax Commission Report.
North Dakota Board of Railroad Commissioners' Report.
North West Territories Ordinances.
Nouveau Dictionnaire, Anglais-Français et Français-Anglais.
Nova Scatia Judicature Act.
Nova Scotia Reports.
Nova Scotia Statutes.
Noyes' American Railroad Rates.
Nutt—Technological Dictionary, French, German, English.

O'Brien's Conveyancer.
Official Postal Guide of Canada.
Ohio Public Utilities Commission. Uniform Classification of Accounts for electric utilities, effective January 1915.
Oklahoma Corporation Commission Reports.
Ontario Digest Case Law. Supplement.
Ontario Gazetteer and Business Directory.
Ontario Law Reports. Index of Cases, 1905-1911.
Ontario Law Reports. Digest of Cases, 1882-1887.
Ontario Railway Digest.
Ontario Railway and Municipal Board Reports.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Ontario Reports.
Ontario Statutes.
Oregon Railroad Commission Reports.
Oregon Railroad Commission. Uniform Classification of Accounts for Electric Utilities, Gas Utilities, and Water Utilities.
Ottawa Directory.
Oxley's Light Railways.

Paine on The Law of Bailments.
Paish on The British Railway Position.
Parsons on the Heart of the Railroad Problem.
Parsons' Railway Companies and Passengers.
Patterson's Railway Accident Law.
Pease on The Freight Transportation of Trolley Lines.
Pennsylvania State Railroad Commission Reports.
Pennsylvania Public Service Commission Reports.
Pierce's Digest of Decisions under Act to Regulate Commerce.
Piggott's Imperial Statutes.
Pim—The Railways and the State.
Pollock's Bill of Lading Exceptions.
Pond on Public Utilities.
Poor's Manual of Railroads.
Postal Guide of Canada.
Pratt's American Railways.
Pratt's Canals and Traders.
Pratt on German vs. English Railways.
Pratt—A History of Inland Transport and Communication in England.
Pratt and MacKenzie on Highways.
Pratt—Railways and Their Rates.
Prentice—Federal Powers over Carriers and Corporations.
Prince Edward Island Reports.
Prince Edward Island Statutes.
Proctor—The Drainage Acts, 1908, Ontario, Manitoba, and British Columbia.

Quebec Law Reports.
Quebec Official Reports.
Quebec Public Utilities' Commission Reports.
Quebec Statutes.

Ripley—Railroads. Finance and Organization.
Railways and Canals Reports.
Railway Commission Reports.
Railway Signal Association Manual.
Railway Signal Association Proceedings.
Railway Statistics of Canada.
Railway Statistics of the United States.
Railways in the United States.
Ramsay's Appeal Cases.
Ramsay and Morin Reports.
Rapalje's Digest of American Decisions and Reports.
Rapalje and Mack's Digest of Railway Law.
Raper on Railway Transportation.
Rapports Judiciaires Officiels de Québec.
Ray's Negligence of Imposed Duties, Passenger Carriers, Freight Carriers.
Redfield on The Law of Railways.
Redman's Arbitration and Awards.
Redman's Law of Railway Carriers.
Reeder—The Validity of Rate Regulations State and Federal.
Reese on Ultra Vires.
Revue de Jurisprudence.
Revue Légale.
Revue Trimestrielle Canadienne, 1915.
Rhode Island Public Utilities Commission Reports.
Richards—Conservation of Men.
Richardson & Hook—American Street Railway Decisions.
Richards and Soper on Compensation.
Ripley—The Railroads and the People.
Ripley—Railroads, Rates and Regulations.
Ripley—Railway Problems.
Robertson on Tramways.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Suite.*

Robinson and Joseph's Law and Equity Digest.
Roscoe's Nisi Prius.
Ross on British Railways.
Rover on Railroads.
Royal Commission on Industrial Training and Technical Education, Report of the Commissioners.
Russell on Arbitration.
Russell and Bayley—Indian Railways Act, 1890.
Russell's Equity Decisions of Nova Scotia.

Saskatchewan Reports.
Saskatchewan Statutes.
Sayings and Writing about the Railways.
Schouler's Bailments and Carriers.
Scott—Automatic Block Signals.
Scott's Law of Telegraphs.
Scrutton—Charterparties and Bills of Lading.
Sea Fisheries of Eastern Canada (Commission of Conservation).
Sellew—Steel Rails, Their History, Properties, Strength and Manufacture.
Seton on Decrees.
Shaughnessy Before the Interstate Commerce Commission, Long and Short Haul Provisions.
Shelton—The Lakes-to-the-Gulf Deep Waterway.
Sirey's Code Civil.
Smith's Organization of Ocean Commerce.
Snyder's American Railways as Investments.
Snyder's Annotated Interstate Commerce Act and Federal Anti-Trust Laws.
Sourdat.
South Carolina Railroad Commission Reports.
South Dakota Railroad Commissioner's Reports.
Stafford—The Canadian Oyster—Commission of Conservation Report.
Statistics of Common Carriers. Interstate Commerce Commission.
Statistics of Telegraph Companies in Canada.
Statistics of Telephones in the Dominion of Canada.
Statuts du Canada.
Statuts de Québec.
Statutes relating to the City of Toronto, 1894.
Stephens' Digest of Highway Cases.
Stephen's Quebec Digest.
Sterne—Railways in the United States.
Steven's Digest of N.B. Reports.
Stewart's Index to Dominion and Provincial Statutes.
Stickney on The Railway Problem.
Streets' Foundations of Legal Liability.
Strombeck—Freight Classification.
Stroud's Judicial Dictionary.
Suffern and Son—Railroad Operating Costs.
Supreme Court Reports.
Sutherland on Damages.

Talbot—The Making of a Great Canadian Railway.
Talbot and Fort's English Citations.
Talbot's Railway Conquest of the World.
Taschereau—The Criminal Code.
Tascheau's Thèse du Cas Fortuit.
Taylor on Evidence.
Telephone Cases.
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission Reports.
Temp. Wood's Manitoba Reports.
Territories Law Reports.
Texas Railroad Commission Reports.
La Thémis.
Theoret's Catalogue of Law Books Published in Canada, Great Britain, France, and United States.
Théoret—Code de Procédure Civile, Montréal.
Thiess and Joy's Toll Telephone Practice.
Thompson's Law of Electricity.
Thornton's Railroad Fences and Private Crossings.
Tiedman's Municipal Corporations in the United States.
Toronto Directory.

LISTE DES LIVRES A LA BIBLIOTHEQUE LE 31 MARS 1915—*Fin.*

United States Supreme Court Reports. Digest.
Union Switch and Signal Company, Swissvale, Pa. Electric Train Staff Catalogue.

Van Zile—Bailments and Carriers.
Vaughan's Index to the Railway Acts of Canada.
Vermont Public Service Commission Reports.
Vermont's Public Service Laws compiled from the public Statutes and the Acts of the General Assembly at the Sessions of 1908 and 1910.
Virginia State Corporation Commission Reports.

Waghorn—Traders and Railways.
Washington Progress and Prosperity.
Washington State Public Service Commission Reports.
Webb's Economics of Railroad Construction.
Weir's Assessment Law of Canada.
Weld's Private Freight Cars and American Railways.
Wellington—The Economic Theory of Railways.
Wellington's Economical Theory of Railway Location.
Weyl's Passenger Traffic of Railways.
Whitaker's Almanac.
Whitten's Valuation of Public Service Corporations.
Wigmore on Evidence.
Wilson—Mechanical Railway Signalling.
Wilson—Power Railway Signalling.
Wilson—Safety of British Railways.
Wisconsin Railroad Commission Reports.
Wood's Railway Law.
Woodfall's Railway and Canal Traffic.
Woodlock—Anatomy of Railroad Reports.
Words and Phrases Judicially Defined.
Wright's Locomotive Dictionary.
Wyer's Regulation, Valuation and Depreciation of Public Utilities.
Wyman on Public Service Corporations.

Young's Admiralty Nova Scotia Reports.
Yukon Territory Ordinances

APPENDICE J.

Liste des requêtes ayant trait aux divers articles de la Loi.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DES ARCHIVES.

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Articles de la loi des chemins de fer.	1914.									1915.			Totaux.
	avril.	mai.	juin.	juillet.	août.	sept.	oct.	nov.	déc.	janv.	fév.	mars.	
Rescision d'ordonnances, art. 29	5	3	2	5	1	4	3	3	4	4	2	12	48
Règles et règlements, art. 30, 269, 367, 313		1		1									2
Prolongation du temps, art. 50	1	2		8		6	4	5	1			1	28
Emplacement d'une ligne, art. 157, 158	3	4	7	3	3	2		1	2	7	2	3	37
Carte de route, art. 157	1	4		3	3		1				2	1	15
Correction de plans, art. 162		1							2	1			4
Ch. de fer, tel qu'on les construit, art. 164	3	1	4		7	2	5	3	2	2	2	3	34
Déviation d'une ligne, art. 167	5	6	5	9	6	6	8	3	1	2	4	3	58
Expropriation des terres, art. 172, 191	19	5	2	4	2	2	3	2	2	2	1		44
Appels à la Cour Suprême							1	1					2
Lignes d'embranchement, art. 221, 266	32	38	34	34	22	21	23	18	11	10	10	14	267
Passages à niveau et bifurcations, art. 227, 229	8	6	13	14	14	9	7	8	7	3	1	4	94
Système d'enclenchement, art. 227		5	1	1		3	2	2	2		1	6	23
Passages à niveau, art. 235, 243	72	52	29	63	41	32	25	21	13	21	19	4	392
Détournements, art. 237	11	6	4	5	4	2	5	6	3	8	2	1	57
Protection aux passages à niveau, art. 243	12	3	13	28	15	6	7	7	3	8	10	12	124
Lignes télégraphiques et téléphoniques, art. 244			2				1						3
Raccordements par télégraphe et téléphone, art. 245	2	3	2							1	1		9
Croisements de fils télégraphiques, art. 246								1		1		1	3
Croisements de fils téléphoniques, art. 246	1	1			1							11	14
Croisements de fils d'énergie, art. 246	1	1	1	2	2		2	11	13	2	2		37
Entente au sujet du téléphone, art. 248		3	3	3	3	5	2	4		6	9	10	48
Tuyaux à l'eau, art. 250	2											1	3
Tuyaux d'égouts, art. 250			2	8	5	2	1	3	3	1	1	1	27
Ponceaux, art. 250	2	1			2	1	1			1		3	11
Croisements sur fermes, art. 252, 263	1	2	4	3	8	5	2	2	2	2	5	4	40
Gardes-bestiaux, art. 254, 255			2	3	1	1	3			1			11

Clôturage de l'emprise, art 254	1	1	3	4	7	2	8	3	1	1	....	....	31
Construction sur les eaux navigables, art. 233	....	1	....	....	2	3	1	....	....	....	....	....	7
Ponts, art. 256, 257	11	15	36	37	16	4	11	3	8	17	4	2	164
Tunnels, art. 256, 257	....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	3
Stations, art. 258	7	12	12	12	5	30	22	9	2	16	14	9	150
Condition des stations, art. 258	1	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	2
Aménagement de station et chefs de gare	2	4	3	7	2	1	3	5	49	14	4	11	105
Condition des remises à locomotives	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	2
Etablissement de chemins de fer, art. 261	3	74	15	22	9	9	17	10	9	....	2	1	171
Condition des chemins de fer, art. 262	2	1	2	1	10	5	4	1	2	6	6	3	46
Matériel roulant, art. 264, 268	....	1	1	....	....	1	1	....	....	2	....	1	7
Service des trains	4	3	3	4	3	1	3	2	5	....	6	4	38
Mise en activité des trains, art. 269	....	1	1	1	1	....	....	....	....	3	1	....	8
Obstruction au trafic, art. 279	2	....	2	3	1	....	1	3	....	....	....	1	13
Accommodation favorable au trafic, art. 284	6	6	1	3	2	2	2	....	1	1	4	2	30
Rapports concernant les accidents, art. 292, 293	45	12	21	15	14	12	31	25	35	33	21	19	283
Charbons et mauvaises herbes, art.296	14	....	....	....	1	3	3	....	1	....	....	....	22
Feux causés par les locomotives, art. 297, 298	....	....	2	1	....	....	1	....	3	....	....	1	8
Règlements concernant les taux de péage, art 314	2	....	1	....	....	1	1	1	....	....	1	....	7
Disparité dans les facilités, art. 417	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2
Système d'aiguillage, arts. 317. 334	....	1	5	7	2	2	2	3	2	....	....	2	26
Classification des marchandises, art. 321	2	....	2	....	....	....	1	....	3	3	....	18	29
Tarifs officiels des marchandises, art. 327	....	3	5	1	3	3	....	1	1	1	4	1	23
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 331	....	....	....	....	1	....	....	2	....	1	....	1	5
Tarifs locaux pour les marchandises	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Tarifs locaux pour voyageurs	....	....	....	....	1	....	1	1	1	....	....	....	4
Règlement des taux à payer	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	3	6
Tarifs spéciaux, art. 329, 332	2	1	....	4	....	1	1	1	5	1	4	3	23
Conditions de transport, art. 340, 342	1	....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	3	6
Taux de messageries, art. 348, s54	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	2
Transport par messageries, art. 352	....	2	1	1	....	1	1	2	3	1	1	3	16
Taux de téléphone, art. 355, 360	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	3
Ententes d'union commerciale. art. 361, 363	....	....	....	....	....	....	....	3	1	2	....	....	6
Demandes de renseignements	22	33	24	38	16	21	27	20	28	31	10	12	282
Requêtes	4	15	20	10	8	10	12	4	9	18	10	22	142
Plaintes	74	66	61	71	47	52	54	71	71	67	70	92	796
Divers	9	19	11	14	8	6	12	12	12	10	7	8	128
Ordonnances générales de la commission	1	2	....	5	....	....	1	....	1	1	....	4	15
Totaux	398	424	367	461	299	279	330	283	325	314	245	322	4,047

OTTAWA, le 16 avril 1915.

(Signé) F. R. DEMERS,
Commis préposé aux archives.

APPENDICE "-K".

COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

BUREAU DES ARCHIVES.

Liste des causes portées en appel à la cour Suprême du Canada, depuis le 1er février 1904 jusqu'au 31 mars 1915.

Dossier 1114.—*Montreal Terminal Railway* contre *Montreal Street Railway*, intersection de l'avenue Pie IX. Appel par ordonnance du sous-commissaire en chef et du commissaire Mills sur la question de juridiction. Appel maintenu.

Dossier 1492.—Chemin de fer de la Baie James contre le rameau de la ligne de ceinture du passage à niveau du Grand-Tronc. Appel porté à la cour Suprême sur la question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 383.—*Canada Atlantic Railway, Ottawa Electric Railway* et la ville d'Ottawa, au sujet du tunnel de la rue Bank. Appel de la *Ottawa Electric Railway Company* sur la question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 588.—Au sujet de la station Union de Toronto, expropriation de A. R. Williams. Appel porté à la cour Suprême puis au conseil privé en Angleterre, sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier 1604.—Cause 1309.—Robinson contre la compagnie du Grand-Tronc au sujet du taux de deux cents. Appel porté à la cour Suprême et de là au conseil privé sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 689.—Compagnie du Pacifique-Canadien contre la compagnie du Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ontario. La compagnie en a appelé à la cour Suprême sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Cause 1680.—*Essex Terminal and W.E. & L.S.R.R.* (passage à niveau de cette dernière) township de Sandwich. Appel par la compagnie *Essex Terminal* porté à la cour Suprême sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 1497.—T. D. Robinson et l'aiguille du Nord-Canadien à Winnipeg. Appel porté à la cour Suprême par le Nord-Canadien sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier 9527.—*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal à Montréal. Appel porté par la *Montreal Street Railway* à la cour Suprême du Canada sur la question de juridiction. Appel maintenu.

Cause 4719.—Au sujet du département d'Agriculture de la province d'Ontario et de la station de la compagnie du Grand-Tronc à Vine-Land. Appel porté à la cour Suprême du Canada sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Cause 3322.—Au sujet du viaduc de Toronto. Appel porté à la cour Suprême par le Pacifique-Canadien sur une question de droit. Appel renvoyé.

Cause 4813.—Au sujet de clôturage et de garde-troupeaux—Ordonnance n° 7473. Appel porté à la cour Suprême par le Nord-Canadien sur la question de juridiction. Appel maintenu en partie.

Cause 4492.—Ville de Toronto et compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique-Canadien, au sujet de billets de circulation. Cause portée à la cour Suprême par la ville de Toronto sur la question de droit.

Cause 3545.—Ville d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin Richmond. Appel porté par le comté de Carleton sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Dossier 13079.—Compagnie du Grand-Tronc et l'aiguille du chemin de fer Nord-Canadien, Ontario, township de Scarboro. Appel porté à la cour Suprême par le Grand-Tronc sur la question de juridiction. Appel renvoyé.

Cause 3269.—Grand-Tronc et *British American Oil Company*, taux de l'huile. Appel porté devant la cour Suprême par le Grand-Tronc sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 1519.—Chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique contre Fort-William, au sujet d'un emplacement de voie ferrée. Appel porté à la cour Suprême du Canada, par la compagnie du dit chemin de fer, sur une question de droit. Appel renvoyé.

Dossier 11965.—Chemin de fer *Niagara, St. Catherines and Toronto,* contre Davy. Appel porté à la cour Suprême du Canada, par la compagnie du chemin de fer *Niagara, St. Catherines and Toronto,* sur une question de juridiction. Appel accordé.

Dossier 9527.—La compagnie des Tramways de Montréal, concernant les taux, contre le quartier Mont-Royal. Appel porté à la cour Suprême du Canada par la compagnie *Montreal Park and Island Railway,* sur une question de droit. Appel accordé.

Dossier 10912.—Requête de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, en vertu de l'article 237 de la loi des Chemins de fer, demandant la permission de faire passer sa voie ferrée à travers certaines rues dans la ville de Prince-Albert, Sask., contre Chas. Macdonald. Pas encore entendue.

Dossier 15580.—La *Clover Bar Coal Co., Ltd.,* contre Wm Humberstone, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique, et la compagnie *Clover Bar Sand and Gravel.* Droit d'appel accordé.

Dossier 12682.—Question des taux à Régina. Appel renvoyé.

Dossier 1487.—Requête de E. B. Chambers et W. R. C. Phair au sujet de l'ordonnance n° 544 de la Commission, en date du 13 juillet 1905, *re* le tracé de la voie du Pacifique-Canadien, rue Molson, embranchement de Saint-Boniface. Droit de rappel accordé.

Dossier 17963.—Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique demandant le droit de rappel d'une décision de la Commission relativement à une plainte de A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Appel renvoyé avec frais; le jugement étant restreint aux circonstances particulières à Saskatoon.

Cause 3269.—Requête de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien demandant le droit de rappel de la décision de la Commission sur une question de droit relativement à la cause de la *American Oil Company.* Appel renvoyé avec frais.

Dossiers 15330-15330.1.—Requête des compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien demandant le droit de rappel sur un point de juridiction de la Commission, au sujet de l'ordonnance en date du 16 mai 1911 *re* la *Canadian Oil Company.* Appel renvoyé avec frais.

Dossier 19435.—Requête de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique demandant le droit de rappel de l'ordonnance n° 16701 de la Commission, en date du 4 juin 1912, qui autorisait la ville d'Edmonton à faire passer le tracé de sa voie municipale de tramways, les fils, etc., à travers la voie ferrée du Grand-Tronc du Pacifique à la 21e rue à Edmonton. Appel est renvoyé.

Dossier 14329-9.—La *Montreal Park and Island Railway Company* et la compagnie des Tramways de Montréal, demandant la permission de porter en appel contre l'ordonnance n° 17083 de la Commission, en date du 20 juillet 1912, qui permet à la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maissonneuve d'exproprier les terrains de la compagnie *Montreal Park and Island Railway.* Affaire en suspens.

Dossier 20062.—Requête de la *British Columbia Electric Railway Company,* demandant un appel de l'ordonnance n° 17480 de la Commission, en date du 14 octobre 1912, autorisant la ville de Vancouver à faire passer les rues Hastings, Pender, Keefer et Harris à travers la voie ferrée de la compagnie de chemin de fer et de navigation Victoria et Eastern, dans la ville de Vancouver, C.-B. Appel accordé.

SOMMAIRE.

Nombre de causes en appel renvoyées......................	18
Nombre de causes en appel accordées......................	8
Nombre de causes en appel encore en suspens..............	3
Total des causes en appel........................	29

LISTE DES APPELS AU GOUVERNEUR EN CONSEIL, DU 1er FEVRIER 1904, AU 31 MARS 1915.

Dossier 399.—Chemin de fer *Bay of Quinté,* croisant le Canadien du Pacifique à Tweed, Ont. Appel au Gouverneur en Conseil par la compagnie du chemin de fer *Bay of Quinté.* L'ordonnance de la Commission est mise de côté et l'ancienne ordonnance du Comité des Chemins de fer est maintenue.

Dossier 1455.—Cie du chemin de fer de la Baie-James *vs* Croisement du chemin de fer Grand-Tronc, près de Beaverton; la compagnie du chemin de fer de la Baie-James faisant appel au Gouverneur en conseil. Appel renvoyé.

Dossier 1780.—Au sujet des passages de la rue Chatham par le chemin de fer Grand-Tronc; appel au Gouverneur en conseil par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Appel renvoyé.

Dossier 12992.—Au sujet de l'embranchement Maniwaki du chemin de fer Canadien du Pacifique concernant le départ des trains d'Ottawa. Appel accordé et la cause est référée de nouveau à la Commission.

Dossier 2030.—Au sujet des taux d'un certain chemin de fer du Yukon (ceci n'était pas compris dans le rapport).

Dossier 12912.—Tunnel de l'avenue du Parc. Ville de Saint-Louis, chemin de fer Montréal et Canadien du Pacifique. Appel en partie renvoyé.

Dossier 3452-30.—Requête de J. Y. Rochester concernant la compagnie du chemin de fer Baie-Cameron et Grand-Tronc du Pacifique. Appel renvoyé.

Dossier 17040.—Petit embranchement de Weston à Lambton et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Appel en suspens.

Dossier 17716.—Petit embranchement de la compagnie du Canadien-Pacifique (Longue-Pointe) à travers la ville de Maisonneuve, P.Q. Appel est renvoyé.

Dossiers 18849 et 18787.—Les propriétaires de l'emplacement de South Hazelton et la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique. Appel accordé.

Cause 3322.—Cause du viaduc de Toronto. Appel en suspens.

Dossiers 9437-153 et 12021-70.—Appel de la corporation de la cité de Toronto, Ont., de deux ordonnances de la Commission des Chemins de fer du Canada, en date du 25 juin 1912, et portant les numéros 16842 et 16846 respectivement, concernant la séparation des voies à Toronto-Nord, au tunnel de la rue Yonge. Appel renvoyé.

Dossier 19024.—Appel de Chs Miller de Toronto, Ont., de l'ordonnance de la Commission, en date du 14 mai 1913, concernant la requête de la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique demandant l'approbation de l'emplacement de la gare de la compagnie à Prince-George, C.-B. Appel en suspens.

Dossier 16177.—Appel de la part de la compagnie du Canadien du Pacifique d'une ordonnance de la Commission, en date du 19 février 1913, concernant la requête de la *Mountain Lumber Manufacturers' Association* à propos de taux sur le bois. Appel retiré.

Sommaire.

Nombre de causes en appel renvoyées..	9
Nombre de causes en appel accordées..	3
Nombre de causes en appel encore en suspens..	2
Total des causes en appel..	14

APPENDICE "L".

LISTE des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Ordonnances générales. Numéros.	Date.	Sujets.
124	30 avril 1914........	Ponts tournant ou à bascule au-dessus des eaux navigables.
125	30 mai 1914.........	Taux pour le transport des marchandises dans l'ouest.
126	28 mai 1914.........	Déclaration de privilèges *re* rapports d'incendies.
127	6 juillet 1914.......	Feux de signal sur les wagons de service.
128	20 juillet 1914.......	Appareils de sûreté, règles et règlements.
129	22 juillet 1914.......	Augmentation spéciale des tarifs de fret et de messageries et suspension de ces derniers.
130	28 juillet 1914.......	Tarifs applicables exclusivement aux salons ou compartiments dans les wagons-lits et dans les wagons-salons.
131	6 juillet 1914.......	Défectuosités de locomotives.
132	2 octobre 1914......	Rétablissement du privilège permettant le transport mixte en wagons complets d'épicerie, de fruits tapés et de liqueurs d'endroits de l'est du Canada à destination de l'ouest.
133	19 décembre 1914....	Suspension de la résiliation projetée *re* le transport mixte en wagons complets d'épicerie, de fruits tapés et de liqueurs d'endroits de l'est du Canada.
134	25 janvier 1915......	Amendement des règlements *re* le tarif des nouvelles voies ouvertes au trafic.
135	22 mars 1915........	Taux pour le transport des journaux.
136	25 mars 1915........	Formule de contrat de transport d'articles de ménage. n° 3.
137	26 mars 1915........	Amendement à la classification des messageries du Canada.
Circulaires. Numéros.		
133	5 mai 1914.........	*Re* le rapports d'incendies.
134	26 mai 1914........	Echelles des heures de travail..
135	21 août 1914........	Tarifs applicables exclusivement aux salons ou compartiments dans les wagons-lits ou les wagons-salons.
136	17 octobre 1914......	Interprétation de l'article 4 de l'ordonnance n° 12225 (ordonnance générale n° 65), *re* les conducteurs sur les locomotives légères.
137	2 décembre 1914....	Surveillance des installations aux croisements des chemins de fer à vapeur et électriques.
138	19 décembre 1914....	Changements d'honoraires.
139	13 janvier 1915......	Changements de l'heure des trains.
140	22 janvier 1915......	Inspection des chaudières de locomotives.
141	25 janvier 1915.......	Appareils d'extinction des étincelles sur les locomotives ne faisant pas usage de coke.
(Sup. n° 1) 141	16 février 1915.......	Appareils d'extinction des étincelles sur les locomotives ne faisant pas usage de coke.

ORDONNANCE GENERALE N° 124.

OTTAWA, le 30e jour d'avril 1914.

Dans l'affaire de l'exploitation, par les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission, de ponts tournants ou de ponts à bascule traversant des cours d'eau navigables; et de la réglementation de cette exploitation. (Dossier n° 10291.)

Après lecture faite des règlements concernant l'exploitation des ponts tournants ou des ponts à bascule, traversant des voies d'eau navigables, autres que les ponts de

chemin de fer, approuvés par un décret de l'exécutif en date du 29 juin 1910; les allégations apportées au nom du ministère de la Marine et des Pêcheries ainsi que du rapport et de la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission, et en exécution des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30 et 233 de la Loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs que possède la Commission à cet effet—

Il est ordonné que les règlements suivants concernant l'exploitation, par les compagnies de chemins de fer soumis à l'autorité législative du Parlement du Canada, de ponts tournants ou de ponts à bascule traversant des voies d'eau navigables, soient, et ils sont par le présentes, approuvés, savoir:—

1. Tout pont tournant traversant un cours d'eau navigable sera signalé le soir au moyen d'un feu blanc sur chaque côté du chenal navigable, d'un feu blanc à chaque extrémité de la protection de la travée tournante et au moyen d'un fanal placé au sommet de la travée tournante et éclairant le chenal, en amont et en aval, d'une lumière rouge lorsque le passage est fermé et d'une lumière verte lorsque le pont est ouvert.

2. Dans le cas d'un pont à bascule d'un type quelconque, il suffira qu'en amont et en aval du chenal on place un feu vert lorsque le vantail ou les vantaux sont relevés, et un feu rouge lorsque le pont est fermé, de manière à ce que ces lumières puissent être vues d'un côté ou de l'autre du passage libre, ou ce qui est préférable, on placera ces feux à l'extrémité du vantail. Il faut aussi maintenir les feux blancs dont il est question plus haut pour un pont tournant.

3. Le signal que devra donner le vapeur pour faire ouvrir le pont sera de deux coups prolongés de sifflet suivis de deux autres coups brefs.

4. Chaque fois qu'il faudra l'ouvrir pour laisser passer un vaisseau, tout pont tournant devra être sous la charge d'une personne de compétence nécessaire, et dont les fonctions consisteront, après avoir été avisée, par la sirène ou autrement, qu'un navire désire passer le pont, à ouvrir ce pont aussi promptement que possible; et aucun navire ne devra traverser le pont avant que la travée tournante soit complètement ouverte.

5. Là où, comme dans le cas du pont du chemin de fer Canadian-Northern, sur la rivière Rouge, à Winnipeg, et du pont du service des marchandises de la même compagnie sur la rivière Assiniboine, à Winnipeg, le trafic est si faible qu'il ne faut pas ouvrir le pont plus qu'une ou deux fois par année, on n'est tenu d'allumer le soir les feux prescrits par les clauses 1 et 2 de cette ordonnance que lorsqu'un navire demande à passer le pont tournant.

6. Le pont du fleuve Fraser, soumis à l'ordonnance de la Commission n° 18626, en date du 6 février 1913, et tout autre pont qui est l'objet d'une ordonnance spéciale de la Commission dont les termes diffèrent de cette ordonnance, échappent aux prescriptions de la présente.

(Signé) H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 125.

OTTAWA, 30 mai 1914.

Relativement à la plainte de la Chambre de Commerce de Vancouver qui prétend qu'il y a de l'injustice dans les taux de fret des compagnies de chemin de fer dont les réseaux sillonnent la Colombie-Britannique; et concernant la question des taux pour le transport du fret sur les lignes de chemins de fer, au Canada, à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Dossier n° 18755.)

Après l'étude de la question faite aux diverses séances tenues par la Commission, en présence des avocats et des représentants des compagnies de chemins de fer intéressées, du gouvernement fédéral, des gouvernements des provinces de Saskatchewan,

d'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la cité de Winnipeg, de la Chambre de Commerce de Winnipeg, de la cité de Saint-Boniface et de la Chambre de Commerce de Saint-Boniface, de la *United Farmers of Alberta*, de l'Association des Manufacturiers canadiens, des Chambres de Commerce de Montréal, Toronto, Portage-la-Prairie, Brandon, Régina, Moosejaw, Saskatoon, Prince-Albert, North-Battleford, Edmonton, Medicine-Hat, Calgary, Lethbridge, Nelson, Vancouver et Victoria; après l'audition des témoignages et des allégués, le Commissaire en chef a prononcé sa décision le 6 avril 1914. Les autres membres de la Commission ont abondé dans le sens de cette décision. Une copie certifiée de la dite décision, marquée " A ", est ci-incluse.

Il est ordonné que les conditions de la décision, qui devient partie de la présente ordonnance, et les changements de taux y prescrits, soient adoptés et mis en vigueur pas plus tard que le 1er septembre 1914.

Il est en outre ordonné que, pendant une période de deux ans, à partir de la date de cette ordonnance, aucun des taux actuellement en vigueur à l'ouest de Port-Arthur ne soient augmentés sans le consentement de la Commission.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 126.

OTTAWA, 28 mai 1914.

Attendu que par la circulaire n° 133 de la Commission, en date du 5 mai 1914, les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commissoin ont été requises de soumettre mensuellement, en duplicata, des rapports sur les incendies se déclarant à moins de 300 pieds de la voie et dévastant une superficie de 100 pieds carrés ou plus en dehors de l'emprise de la voie.

Et attendu qu'une requête a été faite de la part de la compagnie du Grand-Tronc mandant à la Commission de déclarer que tous les rapports soumis conformément à la dite circulaire n° 133 soient traités comme privilégiés, ne soient pas exposés à la vue du public en général et qu'il n'en soit pas livré de copies aux demandants. (Dossier 4741-F, partie 2.)

Après lecture de ce qui a été mis au dossier à l'appui de cette requête—

La Commission décrète que les rapports soumis par les compagnies de chemins de fer conformément à la dite circulaire n° 133 de la Commission sont par la présente déclarés privilégiés et ne seront rendus publics ou livrés à l'extérieur que sur demande adressée à la Commission, et par ordre de cette dernière.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 127.

OTTAWA, 6 juillet 1914.

A propos du posage et du démontage des phares avertisseurs, sur les fourgons de queue et de la circulaire n° 130, en date du 11 mars 1914, soumise aux compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission:
(Dossier n° 13455.2.)

Après la lecture des réponses à la dite circulaire soumises par les compagnies de chemins de fer et du rapport du chef du service d'exploitation de la Commission, cer-

taines des compagnies de chemin de fer consentant à l'adoption des règlements édictés dans cette ordonnance concernant le posage et le démontage de phares avertiseurs sur les fourgons de queue; et en vertu des pouvoirs conférés à la Commission par les sections 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs de la Commission à cet égard.

Il est ordonné que les fourgons de queue de toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient équipés comme suit:—

1. Là où les fourgons de queue sont pourvus de crapaudines dans la partie inférieure, les phares devront être accrochés à ces crapaudines inférieures.

2. Tous les fourgons de queue construits à l'avenir devront être pourvus de crapaudines à avertisseurs dans leur partie inférieure.

3. Tous les fourgons de queue actuellement en usage non pourvus de crapaudines à avertisseurs dans leur partie inférieure devront en être pourvus le ou avant le 1er jour de novembre 1914.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 128.

OTTAWA, 20 juillet 1914.

A propos de l'ordonnance générale n° 102 de la Commission, en date du 17 février 1913, édictant des règlements concernant les accessoires de sûreté sur les convois des compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission. (Dossier n° 11654.)

Suivant le rapport et la recommandation du chef du service d'exploitation de la Commission et après lecture de ce qui a été mis au dossier de la part de la compagnie du Pacifique-Canadien—

Il est décrété que les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission auront droit à une extension de temps jusqu'au 1er juillet 1916 pour faire les changements suivants:

(*a*) Changer la place des freins sur tous les wagons de façon à imiter le modèle prescrit par les règlements de la Commission en date du 17 février 1913.

(*b*) Imiter le modèle prescrit dans les dits règlements concernant tous les devis de freins y contenus.

(*c*) Changer les wagons dont les échelles sont à moins de dix pouces du boisage de la caisse, au bout du wagon et à moins de 30 pouces du côté du wagon, de façon à se conformer aux dits règlements.

(*d*) Imiter les modèles prescrits dans les dits règlements quant aux poignées, aux passerelles, aux échelles, aux marches de seuils et aux tiges des freins, sauf que, quand un wagon doit subir des réparations qui exigent la reconstruction de la caisse, on doit alors l'équiper suivant les modèles prescrits dans les dits règlements.

Il est aussi ordonné que les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission ne soient pas requises de faire des changements pour éloigner davantage les échelles sur les wagons dont les échelles sont à dix pouces ou plus du boisage de la caisse et à 30 pouces du côté du wagon, ni de changer les échelles des bouts ou des côtés, les poignées, ou les marches conformément aux stipulations de la section 264 de la loi des chemins de fer et à l'ordonnance générale n° 102 de la Commission, ni de se conformer aux susdits règlements de la Commission tant que le wagon ne subira pas des réparations équivalant presque à la reconstruction de la caisse du wagon, mais alors ces changements devront être faits conformément aux modèles prescrits dans la dite ordonnance.

Il est en outre ordonné que les compagnies de chemins de fer ne soient pas requises de changer la place des poignées (excepté celles qui sont placées sous les plateformes, les échelles, des seuils, des roues ou des tiges des freins sur les wagons à marchandises, là où ces accessoires sont à moins de 3 pouces de l'endroit requis, sauf que quand les wagons subissent des réparations régulières, on doit alors les réparer de façon à imiter les modèles prescrits dans les dits règlements.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 129.

Ottawa, 22 juillet 1914.

A propos de l'augmentation des taux spéciaux et de concurrence sur les marchandises et les messageries et de la suspension des augmentations. (Dossier n° 24318.)

En vertu des pouvoirs conférés à la Commission par les articles 26 et 348 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs de la Commission à cet égard:

Sur la recommandation du chef du service du trafic de la Commission—

Il est stipulé que:

1. Aucun taux contenu dans un tarif spécial ou de concurrence sur les marchandises ou les messageries, mentionné dans les paragraphes 3 et 4 de l'article 326 et dans le paragraphe 2 de l'article 348 de la loi des chemins de fer, ne sera augmenté tant qu'il n'aura pas été en vigueur au moins trente jours.

Pourvu que quand un tarif spécial ou de concurrence sur les marchandises ou les messageries contient l'avis que tout taux réduit y mentionné expirera à une date donnée, laquelle date ne sera pas en deçà de trente jours de la date à laquelle la dite réduction entre en vigueur, le dit avis sera considéré comme étant conforme au paragraphe 3 de l'article 328 de la loi des chemins de fer, telle qu'amendée par la section 11, 1-2 Georges V, chapitre 22.

2. Excepté de sa propre initiative ou devant des raisons spéciales, la Commission, généralement, ne suspendra pas ni ne retardera la date de la mise en vigueur d'un tarif ou d'un supplément de tarif, ou d'un taux particulier ou d'un règlement des voituriers sujets à sa juridiction, augmentant directement ou pratiquement le prix du même service ou d'un service semblable, à moins que la Commission ne reçoive une demande de suspension ou de retardement au moins quatorze jours avant la date à laquelle le prix dont on se plaint est publié comme devant entrer en vigueur. Une telle demande devra mentionner le numéro "C.P.C." de la cédule et les item dont on se plaint.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 130.

Ottawa, 28 juillet 1914.

A propos des tarifs soumis par certaines compagnies de chemins de fer, exigeant des billets de chemins de fer additionnels pour l'usage exclusif des salons ou compartiments des wagons-lits ou salons; et de l'ordonnance 21413 de la Commission, en date du 27 février 1914, suspendant les dits tarifs pendant l'enquête de la Commission. (Dossier n° 9451.)

Après étude de la question aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 17 mars 1914, en présence des avocats du Pacifique-Canadien du Grand-Tronc, de

l'Ottawa et New-York, des compagnies du Canadien-Nord et de la compagnie du *Michigan Central Railroad,* et après audition des allégués—

Il est décrété que les cédules suivantes, en autant qu'elles ont pour but d'augmenter les taux antérieurement exigés pour les transports locaux entre des endroits situés au Canada, sont par la présente désavouées:—

Tarif de la compagnie du chemin de fer Boston & Maine, C.R.C. n° 233.
Tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. n° E-2410.
Tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. n° O-1592.
Tarif du *Vermont Central,* C.R.C. n° 378.
Tarif du Grand-Tronc, C.R.C. n° E-1989.
Tarif du Grand-Tronc-Pacifique, C.R.C. n° 317.
Supplément au tarif n° 9 du Great-Northern (C.R.C. n° S-3).
Tarif du *Main Central Railroad,* C.R.C. n° 158.
Tarif du *Michigan Central,* C.R.C. n° 1895.
Tarif du *Ruthland Railroad,* C.R.C. n° 525.
Tarif du *New York Central & Hudson River,* C.R.C. n° 820.
Tarif du *Toronto, Hamilton & Buffalo Ry.,* C.R.C. n° 935.
Tarif du *Wabash Railroad,* C.R.C. n° 818, et supplément n° 1 du même tarif.

Et il est en outre ordonné, qu'à la réception de cette ordonnance les dites compagnies publient dans des avis légaux et déposent à la Commission les cédules conformes à cette ordonnance.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 131.

OTTAWA, 6 juillet 1914.

A PROPOS de la question des défauts des locomotives et de la circulaire n° 127, en date du 24 février 1914, exposée par les compagnies de chemins de fer, à la demande de la Commission, en vertu de sa juridiction, pour étude et rapport. (Dossier n° 21351.)

Après lecture des réponses à la dite circulaire soumises par les compagnies de chemins de fer et des rapports des officiers du service d'exploitation de la Commission, constatant que les compagnies de chemins de fer, après plusieurs réunions et beaucoup de discussion, ont consenti à l'adoption des règlements contenus dans cette ordonnance concernant les défectuosités des locomotives; et en vertu des pouvoirs à elle conférés par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs de la Commission à cet égard—

Il est ordonné que les locomotives des compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission ne soient pas autorisées à quitter les terminus ou à circuler aux terminus, quand elles ont les défauts suivants:—

1. *Fuites de vapeur.*—Fuite de vapeur à n'importe quel endroit de la locomotive empêchant le mécanicien de voir les signaux assez vite pour pouvoir arrêter son train à la distance requise.

2. *Freins pneumatiques.*—Freins pneumatiques, sur les locomotives ou les tenders, en mauvais état de fonctionnement.

3. *Défauts des roues.*—Locomotives dont les roues d'avant sont en acier ou à jante d'acier ou dont les roues d'avant ou d'arrière ou celles du tender ont un bourrelet usé jusqu'à plus de $\frac{1}{16}$ la limite permise pour les wagons d'une capacité de moins de 80,000 livres.

Locomotives ayant des roues de fonte sous un tender pesant 130,000 livres ou moins quand les bourrelets ont une usure de plus de $\frac{1}{16}$ en outre de la limite M.Ç.B. permise pour les wagons de moins de 80,000 livres de capacité.

Locomotives dont les roues d'avant ou d'arrière ont des éclats de partis ou des aplatissements ayant plus de 2½ pouces de longueur ou se trouvant en assez grand nombre pour constituer un danger pour la roue.

Jantes d'acier des roues de locomotives creusées à plus de ⅜ de pouce de profondeur ou au delà de la limite permise. Les compagnies de chemin de fer devront soumettre à la Commission leur limite d'épaisseur réglementaire pour les jantes de roues de toutes les sortes de locomotives.

Eclats enlevés ou aplatissements de plus de 3 pouces de longueur sur les routes de locomotives.

4. *Ressorts.*—Les locomotives ou les tenders défectueux dans les ressorts ne peuvent pas supporter leurs charges respectives quand la locomotive est au repos.

Et il est décrété que les dites compagnies de chemins de fer sont par la présente requises de pourvoir leurs locomotives de doubles fenêtres, en avant de l'abri, pendant l'hiver, du 1er novembre au 30 avril. Ces fenêtres devront être hermétiquement fermées.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 132.

OTTAWA, le 2e jour d'octobre 1914.

Au sujet des plaintes portées par les Chambres de commerce de Montréal, Toronto, Hamilton et Edmonton, par la division des expéditions du *Board of Trade* de Winnipeg, par l'Association des épiciers de gros d'Ontario, par la *British Columbia Wholesale Grocers' Exchange,* par l'Association des commerçants de détail du Canada (Commission provinciale de la Saskatchewan), par les marchands de gros de Régina, par la *Dominion Wholesale Grocers' Guild,* et par *Balfour, Smye & Company,* contre l'annulation d'un règlement qui permettait de transporter des charges de marchandises mixtes telles que les épiceries, les fruits secs et les liqueurs, de l'Est du Canada vers l'Ouest canadien. (Dossier n° 18755.21.)

Après étude de la question aux diverses séances de la Commission tenues à Montréal, le 24 septembre 1914, en présence des avocats représentant les compagnies de chemins de fer Canadian-Northern, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien, les Chambres de commerce de Montréal et de Toronto, les associations de marchands de liqueurs de Montréal, Balfour, Smye et Cie, Eby, Blain et Cie; l'Association des marchands de gros et *Law, Young & Company,* après audition des témoignages et des allégués—

Il est ordonné que les compagnies de chemins de fer qui, immédiatement avant le 1er septembre 1914, avaient des tarifs en vigueur conformément aux ententes de la Commission en vertu desquelles les wagons d'épiceries diverses, rangés dans la 5e classe, charge complète, et les fruits secs, rangés dans la 4e classe, charge complète, et aussi les boissons étrangères et domestiques, charge complète, étaient transportés, dans chaque cas, au taux des wagons chargés applicable à chaque commodité, en destination des endroits situés à l'ouest de Port-Arthur, Ont., ou de Port-Arthur même, publient et déposent des tarifs rétablissant les dites ententes et les mettant en vigueur à partir du 1er septembre et y compris ce jour, jusqu'à un nouvel ordre de la Commis-

sion, les dites ententes ayant été mises de côté par les tarifs publiés et déposés par les compagnies de chemins de fer suivantes:—

Algoma-Central, C.R.C. 251.

Boston et Maine, C.R.C. 1532, 1533, 1537 et 1542.

Canadian-Northern, C.R.C. O. 794, O. 789, O. 812, O. 813 et E. 485.

Pacifique-Canadien, C.R.C. O. 1953, O. 1959, O. 1973, O. 1979, E. 2843, E. 2844 et E. 2845.

Central-Vermont, C.R.C. 962, 964, 965 et 968.

Chatham, Wallaceburg & Lake Erie, C.R.C. 331,332, 334 et supplément 1 à 324.

Dominion-Atlantic, C.R.C. 421, 422 et 424.

Essex-Terminal, C.R.C. 236,238, 239 et 241.

Grand-Tronc, C.R.C. E. 2958, E. 2959 et E. 2977.

Grand-Tronc-Pacifique, C.R.C. 23, 24, 36 et 41.

Great-Northern, C.R.C. 1049, 1064, 1066, supplément 13 à 925 et supplément 3-A à 1019.

Hull Electric, C.R.C. 32 et 33.

Michigan-Central, C.R.C. 2246, 2247, 2249 et supplément 2 à 2200.

Midland of Manitoba, C.R.C. 44 et 47.

New York Central & Hudson River, C.R.C. 3179, 3180, 3183 et 3190.

Ottawa et New-York, C.R.C. 1028, 1031, 1033 et 1036.

Père-Marquette, C.R.C. 1789, 1790, 1792, supplément 8 à 1445, supplément 6 à 1475 et supplément 14 à 1041.

Quebec, Montreal and Southern, C.R.C. 503, 504, 506 et 510.

Quebec Railway, Light and Power, C.R.C. 73 et 74.

Schomberg et Aurora, C.R.C. 87, 88 et 92.

Thousand Islands, C.R.C. 250, 251 et 254.

Toronto, Hamilton et Buffalo, C.R.C. 972, 973 et 976.

Wabash, C.R.C. 806, 807 et 809.

Windsor, Essex and Lake-Shore-Rapid, C.R.C. 143, 144, 146 et 147.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 133.

OTTAWA, 19 décembre 1914.

A propos de l'annulation projetée pour le 1er janvier 1915, des ententes par lesquelles les boissons étrangères ou domestiques et les diverses épiceries, rangées dans la 5e classe, charge complète, et les fruits tapés rangés dans la 4e classe, charge complète, étaient transportés aux taux des charges complètes entre les endroits situés à l'ouest de Port-Arthur, y compris Port-Arthur même, et vers ces endroits à partir des endroits de l'est. (Dossier n° 18755.21.)

Après étude de la question aux séances de la Commission tenues à Toronto, le 12 décembre 1914, en présence des représentants de la Chambre de commerce de Toronto, du *Board of Trade* de Montréal, de la Chambre de commerce d'Hamilton et des autres parties intéressées; après audition des allégués et lecture des suggestions déposées—

Il a été décrété que l'annulation projetée des dites ententes est par la présente suspendue jusqu'à une nouvelle ordonnance de la Commission.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GENERALE N° 134.

Relativement à l'amendement du règlement de la Commission touchant l'exploitation des voies nouvelles, demandant de produire, en outre du tarif réglementaire par mille applicable au trafic sur la partie de la voie ferrée que l'on doit ouvrir au trafic, les tarifs spéciaux convenables. (Dossier n° 25343.)

Après audition de la cause, aux séances de la Commission tenue à Ottawa, le 5 janvier 1915, les avocats du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique étant présents à l'audience, et d'après ce qui a été allégué—

Il est ordonné que les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, demandant l'autorisation d'ouvrir des voies nouvelles au trafic, en vertu de l'article 261 de la loi des chemins de fer (en dehors du droit obtenu en vertu du paragraphe 7, tel qu'amendé, de l'article susdit, de voiturer le trafic dans les endroits où, à cause des besoins des colons ou autre condition urgente, l'intérêt du public le demande) soient, et elles le sont par les présentes, tenues, avant d'ouvrir au trafic tout prolongement de leurs voies ferrées actuelles, à l'ouest du lac Supérieur, de publier et de produire les tarifs supplémentaires convenables de division ou de "villages", les tarifs de commodités par mille, et les tarifs spéciaux pour le transport du grain aux têtes de ligne du lac Supérieur, et du bois de la Colombie-Britannique, vu que ces tarifs peuvent s'appliquer aux territoires que doivent desservir les dites nouvelles lignes, en outre des tarifs réglementaires par mille sur ces marchandises.

(Signé) H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 25 janvier 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 135.

Relativement à la plainte des Chambres de commerce fédérées de l'ouest central, au nom de la compagnie de publication *Sun,* de Brandon, Manitoba, laquelle prétend que les taux que charge la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique pour le transport des journaux d'Ottawa et autres points d'expédition à Brandon, comparés aux taux pour le transport à Winnipeg, établissent une différence injuste en faveur de Winnipeg et contre Brandon. (Dossier n° 24602.)

Après l'audition de la cause aux séances de la Commission tenues à Brandon, le vingt-cinquième jour de juin 1914, les requérants et le Pacifique-Canadien y étant représentés, et d'après ce qui y fut allégué, et après avoir lu le rapport de l'officier en chef du trafic de la Commission—

Il est ordonné ce qui suit, savoir:

1. Que les taux de parcours entier pour le transport des journaux, en wagons complets d'un poids minimum de 40,000 livres, des points d'expédition de ces journaux, transportés par voie ferrée seulement, aux points de destination au Canada,

à l'ouest de Fort-William, deviennent par l'addition des taux arbitraires spéciaux qui suivent aux taux publiés de cinquième classe, pour les fins de cette ordonnance:

Du Sault-Sainte-Marie, Ontario..	15	cents par	100 livres.
D'Espanola, Ontario..	15	"	"
De Sturgeon-Falls, Ontario..	15	"	"
De Merritton, Ontario..	25	"	"
D'Ottawa, Ontario..	25	"	"
De Hull, Québec..	25	"	"
De Windsor-Mills, Québec..	25	"	"
De Shawinigan-Falls, Québec..	25	"	"
De Grand'Mère, Québec..	25	"	"

2. Que les autres points d'expédition de journaux à l'est du Sault-Sainte-Marie (s'il y en a) soient ajoutés à ceux que l'on donne ici à des taux de parcours entier proportionnés à ceux que l'on fixe ci-dessus.

3. Que les dits taux de parcours entier soient publiés et produits pour être en vigueur le 15 avril 1915, au plus tard.

(Signé) H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 22 mars 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 136.

Relativement à la requête de l'Association de transport du Canada, au nom des compagnies de chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission, en vertu de l'article 340 de la loi des chemins de fer, demandant une ordonnance à l'effet d'approuver une nouvelle formule de contrat pour le transport d'articles de ménage déposée au dossier n° 23507 de la Commission.

Lecture faite de ce que l'on a produit en faveur de la requête et du rapport de l'officier en chef du trafic—

Il est ordonné ce qui suit, savoir:

1. Que la dite formule de " contrat ", étant une formule de contrat spécial limitant la responsabilité de la compagnie de transport touchant le trafic des articles mentionnés ci-dessus, déposée au dossier n° 23507 de la Commission, soit, et elle est par les présentes, approuvée telle qu'amendée par la Commission; la dite formule se lisant comme suit, savoir:—

" CONTRAT SPÉCIAL.

Compagnie de chemin de fer..

LIMITATION DE RESPONSABILITE TOUCHANT LE TRANSPORT DES ARTICLES DE MENAGE, DES MEUBLES ET DES EFFETS DES COLONS (TOUS USAGES).

Consignataire et destination.	Description des articles.

En considération de ce que la compagnie de chemin de fer..................... et les compagnies de transport affiliées reçoivent les articles mentionnés ci-dessus, adressés à......................pour les transporter de.......................à ....à un taux moins élevé que celui que la dite compagnie de chemin de fer et les compagnies de transport affiliées pourraient autrement légalement charger, et être responsables de tout dommage causé à ces dits articles et effets, ou de leur perte, entière ou partielle, le dit taux moins élevé et le dit taux plus élevé étant ceux de la classification canadienne des marchandises, ou les taux spéciaux courants, je m'engage, par les présentes, à ne faire aucune réclamation pour dommage causé aux dits articles, ou pour leur perte totale ou partielle, contre la dite compagnie et ses affiliés, ou l'une d'elles, dépassant la somme de dix dollars ($10), pour chacun des paquets et son contenu, ou pour tout article non empaqueté, que ce dommage ou perte soit dû à la négligence de la dite compagnie, de ses affiliées, ou de l'une d'elles, de ses ou de leurs employés ou agents, ou de l'un d'entre eux, ou à qui ou à quoi que ce soit.

....

Expéditeur."

2. Que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et elles sont par les présentes, averties de cesser l'emploi de leurs formules actuelles de contrat de transport, limitant leur responsabilité touchant le transport des objets désignés dans l'article n° 1 de cette ordonnance, et d'y substituer la formule prescrite ci-dessus, jusqu'à ce que la Commission en ordonne autrement.

3. Que la classification canadienne des marchandises et, aussi, si nécessaire, tous tarifs spéciaux qu'affectent ces dispositions, soient amendés de manière à se conformer à cette ordonnance.

(Signé) H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 25 mars 1915.

ORDONNANCE GENERALE N° 137.

Au sujet de la requête de l'*Express Trafic Association of Canada,* au nom des compagnies de messageries soumises à la juridiction de la Commission, en vue de faire approuver un projet de modification de la classification des messageries du Canada, n° 3, établissant un taux pour les accumulateurs chargés d'acide, ainsi que les conditions du transport de ces accumulateurs, l'acceptation de ces accumulateurs par les compagnies étant défendue par la présente classification; et à la demande de Death & Watson, Limited, de Toronto. (Dossier n° 4397.19.)

Après lecture des arguments produits à l'appui de la demande, et après lecture du rapport et de la recommandation du chef du service de la Commission—

Il est ordonné comme suit au sujet du projet de modification de la dite classification n° 3 pour le Canada, savoir:—

"Les accumulateurs doivent être taxés au taux des "marchandises".

Si elles sont vides, les piles doivent être placées dans des boîtes ou dans des emballages à claire-voie.

Si elles sont chargées d'acide, les acides doivent être placés dans une boîte solide en bois, et elles doivent être entourées et recouvertes d'excelsior ou d'une autre matière poreuse qui ne sera pas attaquée chimiquement par le liquide, et en quantité suffisante pour absorber et retenir tout le liquide contenu dans ces piles.

Les piles doivent être emballées en remplissant les trous par le haut.

Il faudrait construire la boîte extérieure avec des côtés saillants et des extrémités en forme de pignons, de manière qu'elle ne puisse être placée dans une autre position que dans une position droite, et qu'elle ne puisse se tenir sur le côté, sur l'extrémité ou sur le dessus.

Sur le récipient extérieur doit être placée une étiquette blanche, sur laquelle doivent être écrits les termes suivants:—

AVIS.

Maniez avec soin.

ACIDE.

Ne chargez pas de matières inflammables

protégées par des étiquettes jaunes.

Nom de l'expéditeur."

Que cette modification est, et qu'elle est par les présentes approuvée.

(Signé) H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, 26 mars 1915.

CIRCULAIRE N° 133.

OTTAWA, le 5 mai 1914.

Dossier 4741, F—2e partie.—Rapports des feux.

J'ai instruction de vous informer que relativement aux réponses reçues au sujet de la circulaire n° 132, la Commission a résolu de demander aux compagnies de chemin de fer de soumettre mensuellement, en double, des rapports sur les feux prenant naissance en deçà de 300 pieds de la voie ferrée et s'étendant sur un autre terrain de 300 pieds carrés ou plus en dehors du droit de passage. Il est entendu que la soumission de ces rapports se limitera aux lignes ou parties de lignes généralement classifiées comme traversant des sections boisées. Les renseignements à fournir au sujet de ces feux sont les suivants:—

Date.. .. ..Subdivision.. .. ..distance de milles.
Moment de la découverte.. .. .. Par qui.. .. ..
Moyens adoptés pour l'extinction.. .. ..
A quelle distance de la voie ferrée le feu a commencé.. .. ..
Dans quelle matière le feu a pris naissance (herbe, vieilles souches, vieilles billes, etc.).. .. ..
Cause probable du feu.. .. ..
Etendue de terrain dévastée: Herbe ou terre en culture.. .. ..acres.
Jeune pousse.. .. ..acres.
Forêt.. .. ..acres.
Clairière ou endroit dévasté et non reboisé.. .. ..acres.
Etendue totale dévastée.. .. .. ..acres.
Nature et valeur d'autres propriétés détruites.. .. ..acres.

On demande la prompte soumission de rapports fournis en vertu du règlement ci-dessus. Ces rapports devront être soumis directement à l'inspecteur en chef des feux de la Commission à Ottawa ou à tout officier local de la Commission comme pourra le spécifier l'inspecteur en chef des feux. La question des lignes ou des portions de lignes couvertes par ces rapports sera déterminée par l'inspecteur en chef des feux qui s'entendra directement avec les compagnies de chemin de fer à ce sujet.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 134.

OTTAWA, le 26 mai 1914.

Dossier n° 7179.—Heures de travail.

J'ai instruction d'attirer l'attention des compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction du bureau sur la nécessité de faire parvenir à la Commission le tableau des heures de travail, et de prier votre compagnie d'envoyer à l'officier en chef de l'exploitation du bureau trois copies de chaque tableau des heures de travail ou un supplément à ces trois copies à l'époque de la mise en vigueur de ce tableau.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 135.

OTTAWA, le 21 août 1914.

Dossier n° 9451.—Augmentation des impositions pour l'emploi exclusif de salons ou de compartiments sur les wagons-dortoirs et les wagons-parloirs.

L'ordonnance générale n° 130 du bureau en date du 28ième jour de juillet 1914 a refusé d'approuver l'augmentation des impositions pour l'usage exclusif des salons ou des compartiments sur les wagons-dortoirs et les wagons-parloirs de service local entre deux endroits situés au Canada.

Les compagnies de chemins de fer sont requises de faire connaître par écrit le ou avant le 7ième jour de septembre 1914 la raison pour laquelle une mesure de cette nature ne devrait pas être adoptée sur les réseaux canadiens de trafic international.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 136.

OTTAWA, le 17 octobre 1914.

Dossier n° 1750 10,—Interprétation de l'article 4 de l'ordonnance n° 12225 (Ordonnance générale n° 65) au sujet des conducteurs des locomotives légères.

L'attention du bureau ayant été appelée sur l'existence de diverses interprétations accordées à l'article 4 de l'ordonnance n° 12225 (ordonnance générale n° 65) il est statué:—

Que dans le cas de la mise en activité d'une locomotive-allège ou de deux locomotives-allèges au plus attelées l'une à l'autre sur une distance plus grande que 25 milles, alors que la mise en activité se fait soit sur une voie simple ou contre le cours du trafic sur une voie double, le terme "conducteur" tel qu'employé dans l'article 4 de l'ordonnance 12225 (ordonnance générale n° 65) servira à indiquer un conducteur régulièrement appelé à travailler à titre de conducteur et possédant les qualifications requises en vertu du paragraphe "b" de l'article 6 de l'ordonnance ci-haut.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 137.

OTTAWA, le 2 décembre 1914.

Dossier n° 25177.—Exploitation du mécanisme du système de passages aux passages où se rencontrent des chemins de fer à vapeur et des chemins de fer électriques.

Aux séances de la Commission qui doivent se tenir à l'hôtel de ville de Toronto, Ontario, vendredi, le 11 décembre 1914, à partir de 10 heures de l'avant-midi, les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission auront à discuter la question de savoir au cas où un chemin de fer à vapeur traverse un chemin de fer électrique à un endroit où existe une activité considérable de la part du chemin de fer électrique et une activité peu considérable de la part du chemin de fer à vapeur, les employés du chemin de fer à vapeur ne mettraient pas en mouvement le mécanisme du passage lorsqu'ils désireraient traverser la voie de façon à laisser le passage libre au chemin de fer électrique.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, C.C.F.

CIRCULAIRE N° 138.

OTTAWA, le 19 décembre 1914.

Dossier 24942.—Changements d'horaires.

Aux séances de la Commission qui seront tenues dans l'édifice de la gare Centrale à Ottawa, Ontario, mardi le 5 janvier 1915, à partir de 10 heures de l'avant-midi, les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission seront tenues de dire leur avis sur la question de faire imprimer et de faire distribuer des horaires

pour l'information du public dix jours avant que ces horaires entrent en vigueur, et de faire tenir à la Commission des copies des horaires de travail ou des avis de cessation de mise en service de trains sept jours avant que cette cessation devienne en vigueur.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

CIRCULAIRE N° 139.

OTTAWA, 13 janvier 1915.

Dossier 24942.—Changements dans l'horaire des trains.

A toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission.

A une conférence entre les représentants des compagnies de chemins de fer et le chef de service de la Commission, tenue à Ottawa le 5 janvier 1915, les règlements suivants ont été débattus et adoptés:

Outre les déclarations et la publicité actuellement faites par les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, les dites compagnies devront à l'avenir afficher dans tous leurs bureaux de billets, dans toutes leurs gares et dans tous les autres endroits publics, dix jours avant d'effectuer un changement dans le service de ses trains de voyagurs, un avis rédigé dans les termes suivants:—

"Il sera effectué un changement d'heure.........Pour détails s'adresser à l'agent des billets."

(Signé par) Le chef du service.

En même temps que l'affichage de cet avis, une circulaire adressée aux agents et aux autres intéressés, indiquant une esquisses des changements, doit être placée entre les mains de tous les agents, et ces derniers doivent renseigner le public.

De plus, toutes les dites compagnies doivent transmettre au bureau du chef du service de la Commission, à Ottawa, ainsi qu'au surintendant du service postal des chemins de fer pour le district, sept jours avant que les changements n'entrent en vigueur, une copie de l'avis retranchant un train, ou un horaire pratique, complet ou la dernière preuve de cet horaire.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

CIRCULAIRE N° 140.

OTTAWA, 22 janvier 1915.

Dossier 16513.—Inspection des chaudières de locomotives.

Afin d'assurer une période de service régulier entre les épreuves hydrostatiques, l'enlèvement des chapeaux des boulons d'arrêt flexibles et l'enlèvement des tuyaux de chaleur pour les locomotives remisées pendant une longue période de temps, le temps

nécessaire à l'exécution de ce travail dans les locomotives remisées en bon état pendant un mois ou plus d'un mois civil complet peut être prolongé sans adresser de requête du genre des suivantes:—

Les épreuves hydrostatiques auront lieu après douze mois de service; mais ce service doit avoir été accompli dans l'espace de 24 mois consécutifs.

Il faudra enlever les chapeaux des boulons d'arrêt flexibles après 18 mois de service; cependant, ce service doit avoir été effectué dans l'intervalle de trente mois consécutifs.

Il faudra enlever les tuyaux de chaleur après trois années de service; néanmoins, ce service doit avoir été fait dans l'espace de quatre années consécutives.

Le temps relatif au défaut de service doit être régulièrement embrassé par les rapports concernant la période de défaut de service et par les notes indiquant les mois de défaut de service, à cause duquel le prolongement est réclamé, au recto des rapports d'inspection et des cartes.

Nul prolongement de temps prescrit ci-dessus ne sera accordé pour des parties de mois.

Si la locomotive est hors de service, lorsqu'un des travaux qui précèdent doit être exécuté ce travail ne doit pas être accompli avant que la locomotive ne reprenne le service.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

CIRCULAIRE N° 141.

OTTAWA, 25 janvier 1915.

Dossier 4741-B.—Appareil pare-étincelles devant être employé dans les locomotives brûlant du charbon sans carbonisation.

Au cours des deux dernières années, la Commission a reçu de nombreuses plaintes au sujet du danger de feu résultant de l'emploi comme combustible destiné aux locomotives, de certaines catégories de charbon de l'Ouest. Une enquête minutieuse faites par les fonctionnaires de la Commission au sujet de cette situation révèle que l'emploi de ce charbon a pour effet de projeter de grosses étincelles, et que, même lorsqu'ils sont maintenus en bon état, les appareils pare-étincelles, prescrits au règlement 2 de l'ordre général n° 107, ne suffisent pas à diminuer, dans des limites raisonnables, le nombre d'étincelles embrasées projetées de la cheminée. Quelques chemins de fer de l'Ouest ont déjà reconnu cette situation, et ils ont volontairement cessé l'emploi de ce charbon comme combustible de locomotives durant la saison des feux.

Des analyses faites à la division des mines révèle que les charbons incriminés ne sont pas des lignites, mais que toutes les fois qu'il est survenu des difficultés, le charbon avait de piètres qualités de carbonisation, ou bien qu'il n'a pas de carbonisation, tandis que les charbons employés qui manifestent de bonnes propriétés de carbonisation ne projettent qu'un nombre normal d'étincelles.

La Commission ne désire entraver d'aucune manière le développement légitime d'une phase de l'importante industrie de l'exploitation des houillères. Toutefois, on juge essentiel d'adopter certaines mesures dans le but de réduire aux proportions normales le hasard de feu qui résulte de l'emploi des charbons décrits ci-dessus. En vue de remédier à cette situation la Commission délibère de l'opportunité qu'il y a de modifier le règlement 2 de l'ordre général n° 107, en ajoutant les dispositions suivantes:—

(c) Toute locomotive qui brûle du charbon possédant de piètres qualités de carbonisation, ou qui ne possède pas ces propriétés, dont l'emploi, comme

combustible destiné aux locomotives, n'est pas défendu par le règlement 7 du présent ordre doit être munie d'un appareil pare-étincelles spécial, autre que l'appareil susmentionné, que peut approuver la Commission.

Toutes les parties intéressées sont priées de soumettre leurs observations par écrit à la Commission, pas plus tard que le 20 février 1915. S'il est publié un ordre relatif à ce sujet, on espère que cet ordre entrera en vigueur le et après le 1er avril 1915. Dans ce cas, à la demande d'une compagnie de chemin de fer intéressée, la Commission conclura des arrangements, dans le but d'approuver promptement avec la compagnie, tout appareil pare-étincelles pouvant remplir les conditions ci-dessus.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

SUPPLEMENT DE LA CIRCULAIRE N° 141.

OTTAWA, 16 février 1915.

Dossier 4741-B.—Appareil pare-étincelles destiné aux locomotives brûlant du charbon sans carbonisation.

Au sujet de la circulaire n° 141 du 25 janvier 1915. A la suite des différentes demandes adressées par des personnes intéressées, à l'effet que la date fixée pour la soumission des observations à la Commission soit reculée, j'ai instructions de vous apprendre que la Commission a décidé de reculer la date fixée dans la circulaire n° 141, et de la porter au 16 mars 1915.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

INDEX

INDEX DE L' ANNEXE "C" CONTENANT LES PRINCIPAUX JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

PAGE

D

E

F

G

H

STATISTIQUE DES TÉLÉPHONES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN

1915

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

Au Feld-maréchal Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., etc., Gouverneur général et généralissime du Canada.

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du Contrôleur des statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur des statistiques sur les intérêts des téléphones du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,

OTTAWA, 28 janvier 1916.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après les documents statistiques sur l'exploitation des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

Des rapports furent reçus de 1,396 compagnies, contre 1,136 pour l'année 1914.

Sous tous rapports les recettes indiquent une augmentation marquée dans cette industrie au Canada.

L'on n'a pas cru devoir changer les formules de rapports en usage depuis nombre d'années. Ces formules sont excessivement simples; néanmoins, un rapport élaboré ne conviendrait pas pour le grand nombre de petites compagnies dont plusieurs, faisant affaire sous forme coopérative, n'ont adopté qu'un système de tenue de livres bien primitif. Peut-être, bientôt, trouvera-t-on pratique de prescrire deux formules de rapports, dont l'une pour les grandes compagnies et l'autre pour les petites.

ORGANISATION.

Le tableau ci-dessous donne le nombre et la classe de compagnies ou sociétés qui ont présenté leurs rapports pour l'année finissant le 30 juin dernier.

Province.	Organisations gouvernementales.	Organisations municipales.	Sociétés par actions.	Sociétés coopératives.	Sociétés.	Entreprises privées.	Total.
Nouvelle-Ecosse	....	....	29	83	3	8	123
Nouveau-Brunswick	....	....	16	6	....	4	26
Ile-du-Prince-Edouard	....	....	4	22	....	1	27
Québec	....	....	54	58	2	31	145
Ontario	1	50	148	209	21	63	492
Manitoba	1	5	6	15	2	9	38
Saskatchewan	1	5	310	204	....	....	520
Alberta	1	1	5	3	....	....	10
Colombie-Anglaise	....	1	11	1	....	1	14
Yukon	....	....	1	....	....	....	1
Total	4	62	584	601	28	117	1,396

Voici une comparaison des différentes classes d'organisation en 1913, 1914 et 1915.

	1913.	1914.	1915.
Gouvernementales	4	4	4
Municipales	52	58	62
Par actions	543	611	584
Coopératives	262	297	601
Sociétés	63	48	28
Privées	151	118	117
Total	1,075	1,136	1,396

Suit un tableau du nombre d'organisations qui ont envoyé leurs rapports en 1915 et les quatre années précédentes, pour chaque province séparément.

Province.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Nouvelle-Ecosse	14	12	83	83	123
Nouveau-Brunswick	16	17	25	24	26
Ile-du-Prince-Edouard	1	1	1	1	27
Québec	32	62	101	127	145
Ontario	319	369	451	468	492
Manitoba	3	3	35	38	38
Saskatchewan	143	206	361	369	520
Alberta	4	3	3	9	10
Colombie-Anglaise	5	10	15	16	14
Yukon	0	0	0	1	1
Total	537	683	1,075	1,136	1,396

Le tableau ci-dessus sera mieux compris si l'on explique la situation des compagnies dans plusieurs provinces. Dans le Manitoba et l'Alberta, l'industrie du téléphone est pratiquement toute entre les mains des gouvernements locaux. Dans la Saskatchewan, le gouvernement provincial contrôle tous les grands centres, mais n'a pas englobé les 520 petites compagnies dont le champ d'opération s'étend dans les sections rurales de la province. Dans toutes les provinces, il y a une tendance grandissante à l'unification, ce qui a pour effet de réduire le nombre des rapports sans diminuer l'efficacité du service téléphonique.

CAPITALISATION ET COUT.

La capitalisation en 1915 a atteint un total de $74,284,991.51, comprenant pour l'année une augmentation de $3,993,107.36.

Voici les faits à ce point de vue et montrant les deux classes de responsabilité pour 1915 et les années précédentes:—

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Actions	21,527,374 55	21,533,605 09	26,590,501 39	28,644,340 00	28,947,122 02
Dette consolidée	18,516,607 74	24,743,246 65	33,256,503 44	41,647,544 15	45,337,869 49
Total	40,043,982 29	46,276,851 74	59,847,004 83	70,291,884 15	74,284,991 51

Ce capital, réparti par province pour 1913, 1914 et 1915, donne:—

Province.	Actions, 1915.	Dette consolidée, 1915.	Total 1915.	Total 1914.	Total 1913.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,924,504 37	1,502,714 00	3,427,218 37	3,086,261 70	2,949,690 86
Nouveau-Brunswick	1,339,128 81	119,749 00	1,458,877 81	1,421,244 87	1,424,750 15
Ile-du-Prince-Edouard	109,396 31	51,100 00	160,496 31	200,000 00	125,000 00
Québec	19,375,960 69	11,704,041 35	31,080,002 04	30,950,074 39	24,739,525 56
Ontario	1,864,375 61	1,834,317 71	3,698,693 32	3,309,203 80	3,085,153 25
Manitoba	27,596 54	10,723,397 69	10,750,994 50	10,555,797 82	10,273,841 62
Saskatchewan	880,975 00	6,063,695 62	6,944,670 62	6,113,992 41	5,221,899 34
Alberta	109,013 60	10,818,670 52	10,927,684 12	8,875,205 33	6,929,249 89
Colombie-Anglaise	3,251,171 09	2,520,183 33	5,771,354 42	5,715,103 83	5,097,884 16
Yukon	65,000 00	....	65,000 00	65,000 00	....
Total	28,947,122 02	45,337,869 49	74,284,991 51	70,291,884 15	59,847,004 83

Il convient de ne pas oublier, en considérant le tableau ci-dessus, que tout le capital de la "Bell Telephone Co." a dû être assigné à la province de Québec. Les opérations de cette compagnie sont considérablement plus étendues dans Ontario, mais son bureau central se trouve être à Montréal.

Le coût des réseaux téléphoniques, lequel, en 1914, était de $80,258,356 est monté en 1915 à $83,792,583.06.

Le coût total en 1913, 1914 et 1915 était distribué entre les diverses provinces tel que suit:—

	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	3,323,901 72	3,505,155 94	3,362,778 72
Nouveau-Brunswick	1,653,722 11	1,742,697 05	1,823,367 43
Ile-du-Prince-Edouard	150,000 00	179,095 06	220,332 35
Québec	33,002,264 17	37,234,492 02	38,590,730 66
Ontario	4,250,730 45	4,747,077 76	5,197,066 52
Manitoba	9,607,506 91	10,560,084 26	10,758,230 08
Saskatchewan	5,143,663 03	6,100,463 41	6,886,793 62
Alberta	6,472,098 13	9,671,700 52	10,351,912 38
Colombie-Anglaise	5,611,084 93	6,347,410 20	6,431,191 52
Yukon	....	170,179 78	170,179 78
Total	69,214,971 45	80,258,356 00	83,792,583 06

Ici, encore, on doit se souvenir des faits se rapportant à la "Bell Telephone Co." que nous avons cités plus haut.

Le coût total atteignait $157.21 par téléphone en activité, comparé à $154.03 en 1914.

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes pour 1915 ont atteint $17,601,672.82, soit $304,403.85 de plus qu'en 1914.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $12,836,715.12 contre $12,882,402.32 pour l'année précédente.

Les recettes nettes, représentées par la différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation, furent de $4,764,957.70. C'est une augmentation de $350,091.04 sur celles de 1914.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation dans chaque province sont comme suit pour 1914 et 1915:—

Province.	1914.		1915.	
	Recettes.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	640,923 18	444,384 76	674,464 69	419,951 16
Nouveau-Brunswick	446,533 88	258,713 64	478,887 08	265,157 75
Ile-du-Prince-Edouard	47,704 47	41,244 38	49,100 46	42,803 19
Québec	9,600,449 52	7,352,259 10	9,824,437 02	7,495,188 28
Ontario	931,680 08	614,361 94	978,206 05	637,287 96
Manitoba	1,826,276 95	1,358,316 82	1,850,997 49	1,422,062 20
Saskatchewan	990,887 90	715,599 67	916,960 82	616,127 52
Alberta	1,101,507 83	801,324 82	1,136,312 76	641,694 92
Colombie-Britannique	1,674,086 43	1,281,589 95	1,653,394 22	1,282,744 57
Yukon	37,218 74	14,607 24	38,912 27	13,768 12
Total	17,297,268 98	12,882,402 32	17,601,672 86	12,836,715 12

REVENU.

Les compagnies ayant une capitalisation de $25,000 ou plus, doivent soumettre un Bilan de Revenu. Le tableau suivant est le résultat de ces rapports:—

Recettes brutes totales	$12,749,562 98	
Dépenses d'exploitation	9,121,267 03	
Revenu net pour exploitation		$3,628,295 95
Additions:		
Opérations à l'étranger	$ 21,113 66	
Loyers	31,404 28	
Revenu sur garanties en main	29,679 83	
Autres sources	212,298 51	
		294,496 28
Revenu du capital		$3,922,792 23
Déductions:		
Taxes	$ 275,055 61	
Intérêts sur obligations	930,747 54	
Autres déductions	100,325 82	
		1,306,128 97
Revenu net du capital		$2,627,775 88
Répartition des recettes nettes:		
Dividendes—Actions ordinaires	$ 1,759,158 02	
Dividendes—Actions préférentielles	121,797 86	
Fonds d'amortissement	312,392 95	
Réserves	184,301 33	
		2,377,649 66
Balance		$ 300,733 19

Le revenu net du capital, dans les tableaux ci-dessus, est le résultat d'une déduction subséquente de $11,112.62 sous forme de déficits, ce dont il n'est pas fait mention dans ce résumé, mais qu'on retrouvera, cependant, au Tableau 16 dans le corps du rapport.

MATERIEL D'EXPLOITATION.

D'après les rapports il y avait 533,090 appareils téléphoniques en usage en 1915 contre 521,144 en 1914, soit une augmentation de 11,946.

En s'appuyant sur le chiffre de population tel que donné par le Bureau de Recensement, il y avait une proportion d'un téléphone en usage par 15·1 personnes.

Des 533,090 téléphones en usage, 313,225 sont classés comme étant dépendants d'une énergie centrale et 219,865 de magnetos. Ces derniers se trouvent dans les villages et les districts ruraux.

Il y avait 1,452,359·82 milles de fils en usage en 1915, contre 1,343,090·07 en 1914. Le nombre de milles en 1915 était réparti comme suit:—Urbains, 1,009,146·79; ruraux, 443,213·03. La plus grande augmentation, comme on verra plus loin, était dans les districts ruraux.

Il y avait un mille de fil téléphonique en service pour chaque 5·6 personnes de la population totale. En 1914 il y en avait un pour 6·8 personnes.

Les téléphones en usage en 1915 et durant les trois années précédentes étaient répartis entre les provinces tel que suit:—

Province.	Energie centrale.	Energie magnétique.	Total 1915.	Total. 1914.	Total. 1913.	Total. 1912.
Nouvelle-Ecosse	13,238	7,987	21,225	20,239	18,276	14,520
Nouveau-Brunswick	9,714	7,803	17,517	16,473	14,508	12,893
Ile-du-Prince-Edouard	968	1,276	2,244	1,574	1,540	1,208
Québec	62,948	29,544	92,492	91,047	81,913	66,573
Ontario	128,280	111,327	239,607	232,456	208,022	172,506
Manitoba	29,481	17,798	47,279	49,146	44,958	39,535
Saskatchewan	9,906	19,986	29,892	26,023	23,756	16,670
Alberta	20,770	15,979	36,749	37,118	30,194	15,801
Colombie-Anglaise	37,920	7,810	45,730	46,713	40,504	31,178
Yukon	....	355	355	355	....	....
Total	313,225	219,865	533,090	521,144	463,671	370,884

Les milles de fils en 1914 et 1915 étaient classés comme suit:—

Catégorie du fil.	1914.			1915.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Miles.	Milles.	Milles.
Fer grlvanisé	43,550 61	322,225 17	365,775 78	28,230 52	373,392 97	401,623 49
Fil de cuivre	14,330 41	48,629 23	62,959 64	21,001 01	60,236 33	81,237 34
Câbles—aérien	340,388 08	8,148 29	348,536 37	358,714 93	8,520 83	367,235 76
" souterrain	563,431 84	251 00	563,682 84	600,212 53	149 50	600,362 03
" sous-marin	1,246 55	888 89	2,135 44	987 80	913 40	1,901 20
Total	962,947 49	380,142 58	1,343,090 07	1,009,146 79	443,213 03	1,452,359 82

Voici la longueur totale des fils téléphoniques répartis par province en 1914 et 1915:—

Province.	1914.			1915.		
	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.	Lignes urbaines.	Lignes rurales.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	25,113 00	10,765 60	35,878 60	25,214 00	15,397 25	40,611 25
Nouveau-Brunswick	16,843 67	8,999 19	25,842 86	18,448 17	9,403 80	27,851 97
Ile-du-Prince-Edouard	2,433 00	1,150 00	3,583 00	1,623 00	1,984 00	3,607 00
Québec	201,680 00	56,200 85	257,880 85	182,726 00	69,517 55	252,243 55
Ontario	363,156 39	164,810 69	527,967 08	395,635 27	177,866 93	573,502 20
Manitoba	105,902 00	60,102 00	166,004 00	108,340 50	62,313 00	170,653 50
Saskatchewan	49,000 00	36,769 25	85,769 25	51,330 00	52,648 00	103,978 00
Alberta	82,140 00	30,204 25	112,344 25	103,818 00	42,592 00	146,410 00
Colombie-Anglaise	116,447 43	10,773 75	127,221 18	121,779 75	11,123 50	132,903 25
Yukon	232 00	367 00	599 00	232 10	367 00	599 10
Total	962,947 49	380,142 58	1,343,090 07	1,009,146 79	443,213 03	1,452,359 82

EMPLOYES.

Il y avait 15,072 personnes à l'emploi des compagnies de téléphone le 30 juin 1915. En 1914, le nombre en était de 16,799.

Le total des appointements et salaires, cependant, était plus élevé, une augmentation de $8,250,253.19 en 1914 à $8,357,029.29 en 1915 ayant été accordée.

Suit un résumé comparant, par province, le nombre et la rémunération des employés.

Province.	1914.		1915.	
	Nombre.	Rémunération.	Nombre.	Rémunération.
		$ c.		$ c.
Nouvelle-Ecosse	727	284,524 42	769	294,001 17
Nouveau-Brunswick	441	158,521 86	451	161,460 57
Ile-du-Prince-Edouard	80	18,867 27	96	20,974 07
Québec	4,188	2,060,173 17	3,723	1,924,682 23
Ontario	7,440	3,454,204 84	6,620	3,272,428 66
Manitoba	1,452	890,879 05	1,174	832,315 82
Saskatchewan	559	292,275 08	556	442,997 60
Alberta	759	160,703 82	680	616,062 37
Colombie-Anglaise	1,146	916,570 54	996	781,058 32
Yukon	7	13,533 14	7	11,048 46
Total	16,799	8,250,253 19	15,072	8,357,029 27

SOMMAIRE.

Le tableau suivant donne sous une forme concise le relevé des faits se rapportant à l'industrie du téléphone au Canada depuis qu'il a été possible d'obtenir des informations sérieuses:—

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Capitalisation	$40,043,982 29	$46,276,851 74	$59,847,004 83	$70,291,884 15	$74,284,991 51
Coût	34,737,529 95	56,887,799 15	69,214,971 45	80,258,356 00	83,792,583 06
Revenu	10,068,220 03	12,273,626 66	14,879,278 23	17,297,268 98	17,601,672 86
Dépenses d'exploitation	6,979,045 06	9,094,688 82	11,175,689 47	12,882,402 32	12,836,715 12
Rémunération	915,636 14	2,659,641 63	6,839,308 85	8,250,253 19	8,357,029 27
Compagnies de téléphone	537	683	1,075	1,136	1,396
Milles de fils	687,728	889,572	1,092,586	1,343,090	1,452,360
Téléphones	302,759	370,884	463,671	521,144	533,090
Employés	10,425	12,783	12,867	16,799	15,072
Personnes par téléphone	23·8	19·3	16·2	15·5	15·1
Personnes par mille de fil	10·4	8·1	6·8	6·0	5·6

On trouvera dans ce rapport, des tableaux donnant des informations détaillées fournis par les compagnies et les provinces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la companie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
"A" Line Tel. Co.	Harmony	635 44		750 44	115 00	115 00		23		
Aberdeen-Plummer Centre Tel. Co.	Plummer	2,153 56	500 00	2,653 56	50 23	50 23		36	1	5 00
Admaston Tel. Asso.	Admaston Station	722 00		1,390 00	173 20	65 00		27	1	62 00
Addison Tel. Co.	Addison			11,000 00	2,578 90	2,231 46		172		
Aldboro Farmers' Tel. Asso.	Rodney	2,220 00		5,000 00	1,800 00	800 00		169		
Alba Tel. Asso.	Pembroke			6,500 00	710 50	704 25		84		
Allenford Tel. Co.	Allenford			4,725 00	450 00	450 00		131	1	228 00
Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co.	Sault Ste.-Marie			125,873 02	1,040 75	742 05		55	2	622 25
Algoma Eastern Ry. Co.	Sault Ste.-Marie			29,575 52	946 04	909 73		24	1	732 90
Alice Tel. Co.	Pembroke	850 00		850 00	96 00	96 00		16		
Ahmic Tel. Co., Ltd.	Ahmic Harbour	22,515 00	2,400 00	15,200 00	1,002 58	1,000 00		67	3	100 00
Alnwick Tel. Co., Ltd.	Roseneath	5,000 00		4,000 00	607 66	209 05		103	4	175 00
Amable Tel. System	Hepworth			643 76	76 00	66 00		19	1	5 00
Amaranth Tel. Asso.	Grand Valley	2,000 00		2,000 00	200 00	160 00		50	2	75 00
Ansonia & Thessalon Mun. Tel. Co.	Thessalon		1,674 00	2,965 00	135 00	130 00		45	1	50 00
Apsley Tel. Co., Ltd.	Apsley	2,230 00		2,902 46	414 75	381 75		42	2	148 05
Ardtrea Tel. Asso.	Orillia			1,913 25	443 01	383 91		35	1	55 55
Armstrong Tel. Co.	Earlton			513 30	121 30	121 23		18		
Arran No. 1 Tel. Co.	Tara			2,700 00	297 20	277 50		68		
Ashgrove Tel. System	Georgetown	430 00		430 00	87 00	93 50		11		
Ayr Tel. Co., Ltd.	Ayr	6,460 00		7,757 00	2,529 81	2,094 07		146	2	265 00
*Bell Telephone Co., Ltd.	Montréal						121,296	44,346	5,426	†2,950,000 00
"B" Tel. Co.	Richards Landing			100 00	15 00	15 00		3		
Back Line Tel Co.	Melancthon	885 00		906 00	168 00	168 00		21		
Balaclava Tel. Club	Balaclava	2,492 00		2,492 00	288 50	288 50		36	1	20 00
Balderson Tel. Asso.	Balderson			4,200 00	230 00	230 00		117	2	230 00
Balsam Hill Tel. Asso.	Renfrew			1,200 00	101 12	96 55		24		
Balsam Grove Tel. Co.	Cameron			904 00				16		
Barrie-Angus Tel. Line	Barrie	2,500 00		2,500 00				28		
Barrie Island Mutual Tel. Co.	Barrie Island			800 00	55 00	55 00		22	1	42 00
Barton and Binbrook Tel. Co.	Hamilton	9,290 00		12,531 74	3,839 46	2,434 71		138	2	1,040 00
Beaver Tel. Co.	Woodville	360 00		350 00	2 50	2 50		13		
Beaver Valley Municipal System	Thornbury		23,200 00	24,000 00	4,110 48	1,721 62		246	2	
Beaver Mills Tel. Line	Cannington			90 00	24 00	24 00		4		

Beatty Tel. System	Garden Hill	....	....	7,000 00	1,500 00	1,000 00	....	134	7	1,000 00
Beeton Tel. Co., Ltd	Beeton	40,171 00	....	43,600 00	7,619 00	4,833 00	....	575	2	1,500 00
Belmont Co-op. Tel. Asso	Belmont	2,580 00	....	3,500 00	2,843 20	2,143 20	....	225	4	1,200 00
Berwick Private Line	Grand Valley	....	....	975 00	171 00	63 00	....	21	....	....
Bethel Rural Tel. Asso	Dundalk	550 00	....	550 00	140 00	70 00	....	14	....	....
Bethesda Mutual Tel. Co	Bowmanville	450 00	....	450 00	79 00	79 00	....	11	....	....
Bethesda & Stouffville Tel. Co., Ltd	Stouffville	28,475 00	16,200 00	58,198 77	9,828 05	8,099 12	....	822	10	4,453 40
Bethany Tel. Union	Bethany	....	....	7,500 00	375 00	375 00	....	125	1	375 00
Billings Mutual Tel. Co	Kagawong	1,035 47	....	1,035 47	5 10	5 00	....	34	....	5 00
Blanchard Private Line	Cannington	....	....	500 00	95 00	30 00	....	9	....	....
Blenheim & South Kent Tel. Co., Ltd	Blenheim	15,050 00	10,000 00	37,037 16	8,122 75	4,161 66	....	664	8	2,108 03
Blind Line Tel. Co	Bayview	493 50	....	493 50	231 30	228 80	....	12	1	7 50
Blyth Municipal Tel. System	Blyth	....	35,996 00	38,897 00	5,531 09	1,878 76	....	475	5	1,545 00
Bobcaygeon Tel. Co	Bobcaygeon	4,200 00	....	2,268 62	26 04	26 04	....	72	1	25 00
Bolton Tel. Co., Ltd	Bolton	14,750 00	10,400 00	46,074 04	9,273 86	6,725 50	....	700	3	2,055 37
Bond Corners Tel. System	Woodstock	....	....	300 00	102 23	102 23	....	11	....	5 00
Bond Tel. Co	Chesley	....	....	880 00	90 00	90 00	....	16	....	....
Bowesville Mutual Tel. Asso	Bowesville	1,100 00	....	1,000 00	37 00	37 00	....	22	....	....
Bowman Tel. System	Elmwood	....	....	1,800 00	1,000 00	450 00	....	109	....	....
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co.	Bracebridge	9,700 00	....	17,512 37	3,555 16	2,265 80	....	90	5	1,311 66
Bradden Tel. Asso	Latta	8,600 00	3,400 00	15,000 00	3,700 00	600 00	....	320	2	388 00
Brigham Tel. Line	Hanover	....	....	14,000 00	1,800 00	1,100 00	....	180	1	600 00
Brighton Municipal Tel. Co	Brighton	....	20,000 00	23,000 00	3,000 00	3,000 00	....	350	10	1,100 00
Bromley Line Tel. Asso	Bromley Line	....	....	2,200 00	651 54	627 23	....	43	2	210 00
Bromley Tel. Asso. No. 1	Douglas	1,624 88	....	1,522 78	286 67	231 02	....	38	1	41 50
Bromley Tel. Asso. No. 2	Douglas	1,454 04	....	1,386 17	120 65	96 18	....	28	1	57 75
Brookdale Tel. Co	Napanee	....	....	600 00	190 00	80 00	....	14	1	10 00
Brooke Municipal Tel. System	Inwood	4,402 00	47,200 00	47,200 00	11,771 75	4,225 00	....	845	4	2,380 00
Brougham & Gratton Tel. Co., Ltd	Hyndford	2,100 00	....	2,700 00	215 76	98 30	....	10	1	43 00
Bruce Municipal Tel. System	Underwood	....	63,200 00	92,000 00	12,700 00	4,600 00	....	1,000	11	4,450 00
Brussels, Morris & Grey Municipal Tel. System	Brussels	....	47,640 72	56,130 17	4,991 68	3,842 85	....	860	5	2,450 15
Burgessville Tel. Co	Woodstock	13,300 00	....	24,400 00	7,585 15	5,336 33	....	585	5	3,216 24
Burnt River Tel. Co	Burnt River	4,030 00	....	6,300 00	500 00	500 00	....	102	2	500 00
Byron Tel. Co., Ltd	Delaware	14,070 00	....	14,070 00	4,315 00	3,760 14	....	546	4	2,989 65
"C" Tel. Line (Municipal)	Sea Gull	....	....	200 00	40 00	40 00	....	8	....	....
Cadman & Milling Private Line	Napanee	....	....	1,750 00	400 00	200 00	....	31	....	....
Calabogie & Renfrew Tel. Asso	Ashdad	4,265 55	....	4,400 00	1,409 17	1,338 07	....	28	2	115 00
Cambray Tel. Union	Cambray	....	....	450 00	373 02	367 08	....	300	1	25 00
Camden Independent Tel. Co	Newburgh	4,250 00	....	9,500 00	1,961 58	1,193 19	....	200	4	400 00
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd	Melbourne	10,000 00	....	16,000 00	1,410 00	374 80	....	582	....	....
Cameron Tel. Union	Cameron	....	....	4,441 95	223 45	220 57	....	92	1	182 00
Canadian Machine Tel. Co., Ltd	Toronto	250,000 00	....	338,690 98	16,181 55	16,037 54	‡815	393	27	14,518 90
Cannon Tel. Line	Sharbot Lake	....	....	2,000 00	200 00	100 00	....	30	....	....
Carlsruhe Tel. Co	Carlsruhe	250 00	....	250 00	60 00	40 00	....	4	1	15 00
Carholme & Walsingham Tel. Co	Walsingham	140 00	140 00	130 00	15 00	15 00	....	15	1	15 00
Central Dufferin Tel. Asso., Ltd	Shelburne	1,180 00	....	1,180 00	284 75	220 25	....	31	3	135 00
Central Tel. Line	Richards Landing	....	....	450 00	72 00	72 00	....	18	....	....

*Pour Ontario seulement. †Estimé. ‡Automatique.

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Centre Road Tel. Club	Annan			1,578 44	227 63	227 05		21		
Centre Thorah Tel. Asso	Beaverton	200 00		200 00	57 00	45 00		9		
Chamberlain Private Line	Wheatley			5,500 00	2,690 00	1,736 40		172		
Champlain Point Tel. System	Orillia			80 00	50 00	50 00		9		
Chatsworth Rural Tel. Co	Chatsworth	5,736 37		5,728 05	1,365 48	650 16		110	2	173 56
Chelmsford Tel. Co	Chelmsford	5,000 00		5,000 00	845 45	564 00		42	2	250 00
Chinquacousy Local Tel. Co	Cheltenham		30,000 00	33,000 00	13,439 82	10,219 97		509	4	2,796 00
Chippawa Hill Tel. Co	Southampton			1,178 60	345 30	345 30		21		93 50
Cochrane Tel. Co	Cobalt	25,000 00		16,309 72	4,614 80	2,290 92		116	4	2,101 51
Coe Hill Rural Tel. Co	Coe-Hill			6,850 00	786 05	585 83		*53	11	275 00
Colborne Municipal Tel. System	Benmiller		7,350 00	7,350 00	831 00	630 00		135	2	295 00
Colchester North Tel. System	Essex		11,892 00	12,156 00	2,840 00	1,130 00		284	1	250 00
Coldstream Tel. System	Coldstream	13,000 00		13,200 00	2,000 00	800 00		234	3	800 00
Conn Tel. Co., Ltd	Conn	3,270 00		5,000 00	985 00	440 00		120	2	168 00
Consolidated Tel. Co	Caledon	29,426 25	3,600 00	55,530 00	9,492 12	8,486 51		538	10	3,895 00
Coulson-Jarratt Tel. System	Jarratt		900 00	2,500 00	288 00	175 00		46		
Crews Tel. Line	Trenton			480 00	63 40	63 40		8		
Crown Hill Mutual Tel. Asso	Barrie	3,500 00		3,213 86	540 50	510 58		68	2	52 00
Crediton Rural Tel. System	Crediton			10,500 00	1,900 00	1,100 00		184	2	475 00
Dawn Municipal Tel. System	Dresden		12,815 00	13,508 00	1,165 97	1,194 88		260	4	850 00
Delphi, Thornbury & Clarksburg Tel. Co	Camperdown			365 00	67 73	55 69		6	1	5 00
Derby Tel. Asso	Owen-Sound	1,585 00	600 00	4,500 00	1,552 36	948 43		100	3	142 50
Dereham Tel. Co., Ltd	Brownsville	12,000 00		12,858 89	4,718 46	3,934 05		283	8	1,251 95
Desboro Tel. System	Desboro			4,836 00	742 79	734 35		102		30 00
Doane Tel. Co	Newmarket			900 00	328 00	235 00		21		
Dover Municipal Tel. System	Bear Line			10,879 00	1,296 00	1,296 00		216	1	150 00
Dresden Tel. Co	Dresden			25,459 00	6,208 12	3,552 19		404	7	2,836 29
Drummond Centre Tel. Asso	Perth	5,000 00		5,000 00	612 67	407 29		83	2	210 00
Dunville Consolidated Tel. Co., Ltd	Dunville	70,000 00	24,000 00	77,419 66	19,068 08	9,164 33	309	788	14	6,928 00
Dunsford Tel. Light & Power Ass	Dunsford	3,200 00		5,000 00	1,300 00	700 00		113	3	400 00
Dunwich & Dutton Tel. Asso., Ltd	Dutton	3,810 00		4,500 00	1,611 58	1,360 90		214	2	415 15
Durham Union Tel. Co	Orono			10,500 00	1,130 82	973 16		279	2	706 72
East Darlington Tel. Asso	Bowmanville	140 00		140 00	64 00	64 00		8		

East Grey Tel. Co	Markdale	790 00		5,000 00	600 00	600 00		50	3	500 00
East Luther Tel. Co	Grand-Valley	1,600 00	3,000 00	2,600 00	1,036 00	911 00		190	2	470 00
East Middlesex Tel. Co., Ltd	Thorndale	8,680 00		21,983 74	5,584 34	4,988 65		360	4	1,450 00
East Woodville Tel. Asso	Woodville	495 00		495 00	95 00	95 00		12		10 00
Eden Tel. Co	Woodville	1,950 00		1,950 00	100 00	100 00		60	1	100 00
Edenvale Tel. Co	Edenvale			200 00	42 00	42 00		14	1	42 00
Edgar Tel. Line	Bowling-Green			7,000 00	1,700 00	300 00		340	1	200 00
Edville & Dundonald Tel Co	Colborne			3,475 00	1,024 00	724 00		80	2	384 00
Elderslie—Salem Tel. Asso	Dobbinton	945 00		945 00	17 15	13 03		21	1	5 00
Eldon Union Tel. Asso	Beaverton	2,120 00		2,120 00	320 68	262 15		43	1	59 15
Elmsley South Tel. Co	Lombardy	500 00	2,850 00	3,300 00	430 50	98 15		37	2	181 15
Elgin—Chaffey's Lock Tel. Co	Chaffey's-Lock	800 00		800 00	74 00	31 00		2	2	25 00
Elizabeth Bay Mutual Tel. Co	Elizabeth-Bay	318 00		318 00	12 50	12 50		10	2	12 50
Ellis Rural Tel. Co	Cannington			246 75	41 00	41 00		10		
Emo Municipal Tel. Co	Emo		9,000 00	9,000 00				98		
Enterprise Tel. Asso	Steelton			300 00	50 00	50 00		5		
Enterprise Tel. Co	Enterprise			1,300 00	140 00	50 00		25	1	30 00
Erie Tel. Co., Ltd	Selkirk	26,100 00	13,805 32	85,000 00	14,999 83	8,730 40		1,200	21	6,510 12
Ernst Private Line	New-Hamburg			17,600 00	3,700 00	1,700 00		237	6	1,300 00
Euphrasia Municipal Tel. System	Markdale			8,650 00	1,095 00	996 56		107	1	180 00
Evergreen Tel Co	Douglas	500 00		500 00	16 00	16 00		8		
Falkirk Co-op. Tel. Asso	Denfield	8,000 00		13,000 00	1,200 00	800 00		240	6	500 00
Fall River Tel. Asso	Maberly	555 00		500 00	25 00	25 00		30		
Fairview Tel. Co	Antem-Mills			3,000 00	50 00	50 00		8		10 00
Fairview Tel. Asso	Woodstock			350 00	61 00	61 00		9		
Farmers' Union Telephone Co	Richards-Landing	600 00			60 00	60 00		18		
Fenelon Falls Tel. Asso	Fenelon-Falls	800 00		1,100 00	150 42	64 80		18		
Fenelon Rural Tel. Asso	Cameron			613 26	77 48	77 48		13	1	16 20
Fenella Rural Tel. Co., Ltd	Fenella	1,950 00		1,950 00	235 00	165 00		55	1	65 00
Fifth Line Telephone Club	Bognor	1,000 00		1,000 00	75 00	75 00		15		
Fingal Tel. Co., Ltd	Fingal	3,030 00		5,050 00	3,729 32	3,474 36		238	4	538 35
Floss Municipal Tel. Co	Elmvale		28,500 00	28,500 00	1,101 92	877 42		432	3	776 54
Fordwich Rural Tel. Co	Fordwich	6,200 00		6,300 00	1,714 38	1,046 56		139	2	160 00
Forest Home Tel. Co	Orilla			1,500 00	88 80	88 80		16		
Fort Frances Municipal Tel. Co	Fort-Frances		23,000 00	20,131 92	6,176 47	5,125 44		198	5	2,547 50
Fort William Tel. Co., Corp. of	Fort-William		390,000 00	365,000 00	64,210 70	32,995 33	2,350		45	16,625 00
Fourth Line Tel. Asso	Perth	81 44		135 00	32 05	32 05		3		
Fourth Line Tel. Asso	Cobden			357 63	72 29	72 29		16		
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley			450 00	54 26	53 30		11		2 50
Frasier Tel. Asso	Woodstock	400 00		400 00	30 00	30 00		14		
Fretts & Brisco Co-op. Tel. Line	Napanee			300 00	43 15	42 80		6		
Fingerboard Tel. Line	Sonya			380 00	60 00	60 00		20		
Gamas & Shore Road Bay Tel. Line	Gamas-Bay			1,046 00	66 00	66 00		22	1	66 00
Germanicus Tel. Asso	Germanicus	791 80		786 95	15 05	15 05		21	1	15 05
Gillies Hill Tel. Asso	Chesley			296 39	116 05	111 21		16		10 00
Gillis Private Line	Tobermory			5,000 00	700 00	140 00		100	3	140 00
Glaister Tel. System	Wellesley			18,000 00	3,000 00	1,800 00		280	3	1,050 00
Glandine Central Line	Little-Britain			488 44	140 83	140 83		19	1	20 00

*Quatre appels automatiques.

TABLEAU 1—RELEVÉ du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Glasgow Tel. System	Connamore			30,000 00	4,200 00	1,600 00		340	6	400 00
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound	640 00		480 00	106 00	106 00		16	1	15 00
Glen Tel. Asso	Bethany	364 00		364 00	13 00	13 00		13		
Glengarry Co-op. Tel. Co	Alexandria	12,000 00		14,000 00	3,409 29	1,420 95	230		2	935 65
Gloucester Township Tel. Asso	Carlsbad-Springs			575 00				14		
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	Dungannon	5,000 00	37,598 62	48,531 93	6,955 43	5,725 16		525	4	2,200 00
Goderich Township Muni. Tel. System	Clinton			11,500 00	1,500 00	1,400 00		227	1	540 00
Gordon Tel. Co	Foxey			300 00	114 00	114 00		23	1	10 00
Gore Mutual Tel. Asso	Harrow			857 98	79 58	79 58		12	1	12 00
Gosfield North Municipal Tel. Asso	Cottam		12,356 00	12,356 00	3,219 50	1,200 00		285	3	850 00
Goulais Bay Tel. Club	Goulais-River	2,849 92		2,766 74	304 00	122 26		19	2	43 00
Green Hill Tel. Co	Markdale	500 00		700 00	168 00	66 00		14		
Greenwood Tel. Club	Steelton			400 00	75 50	62 00		9		8 00
Greenwood Tel. System	Sutton-West			450 00	300 00	200 00		24		
Grunwall Tel. Line	Huntsville			515 38	110 00	94 30		6		
Guest Private Line	Douglas	300 00		300 00	15 00	15 00		2		
Haldimand Rural Tel. Co	Grafton	1,320 00		6,575 00	780 00	460 00		144	2	302 50
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby	10 000 00		15,500 00	4,331 27	3,566 00		235	3	1,100 00
Haley's Station Tel. Asso	Haley's-Station			950 00	90 00	90 00		23		19 00
Hamilton Tel. Line	Bethany			575 00	93 00	93 00				
Hamilton Rural Tel. Co	Cold-Springs	910 00		2,000 00	1,626 08	1,054 49		208	1	500 00
Hartley Tel. Co	Hartley			600 00	25 83	23 84		16		
Harvey's Municipal Tel. System	Peterboro			3,264 16	402 40	445 20		48	2	176 75
Harrietsville Tel. Asso., Ltd	Harrietsville	10,870 00		12,565 00	5,748 55	5,326 39		440	14	3,152 54
Harwood Rural Tel. Co	Harwood	1,062 00		1,000 00	111 83	110 98		30	1	18 00
Hawthorn Hill Rural Tel. Co., Ltd	Palmerston	880 00		8,000 00	2,163 00	1,592 00		158	3	550 00
Hay Township Municipal Tel. System	Zurich		21,655 74	21,655 74	6,103 00	2,200 00		459	4	2,310 00
Hazeldean Rural Tel. Co., Ltd	Hazeldean	11,760 00		20 000 00	3,913 32	3,604 25		200	4	1,300 00
Henderson's Private Line	Cannington			800 00	218 00	128 00		24		10 70
Heric Tel. Line	St. Clements	1,800 00		1,800 00	450 00	150 00		40	1	100 00
Highland Tel. Co., Ltd	Ruskview	2,500 00		3,500 00	879 87	741 52		57	1	159 42
Highland Tel. Co	Milberta			4,400 00	900 97	881 87		92	3	461 00
Hinton & Jocelyn Tel. Co	Carterton			1,000 00	101 71	86 51		15	1	60 00
Hoath Head & Grey Tel. Co	Owen-Sound			1,300 00	162 00	155 00		31	1	3 00

Hollow Glen Tel. Co.	Breckenridge	....	....	560 00	....	....	....	10	....	....
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown	4,500 00	....	6,100 00	2,091 40	1,560 14	....	168	6	709 00
Hoover Tel. Co.	Nanticoke	150 00	....	150 00	9 80	8 00	....	3	....	....
Horton & McNab Tel. Asso., Ltd.	Braeside	2,450 00	2,500 00	2,450 00	1,000 00	875 00	....	107	1	625 00
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd.	Fairground	2,320 00	....	2,600 00	1,177 10	1,140 37	....	169	9	528 36
Houghton, Bayham & Tilsonbury Tel. Asso.	Kinglake	1,600 00	....	2,800 00	664 00	400 00	....	126	2	400 00
Houghton & South Walsingham Tel. Co.	Clear-Creek	1,000 00	....	1,000 00	296 65	281 78	....	50	2	60 00
Huron & Kinloss Municipal Tel. System	Ripley	....	45,700 00	45,700 00	4,129 73	2,913 02	....	629	5	2,574 99
Hyndman's Private Line	Exeter	....	....	2,700 00	684 00	275 00	....	57	1	125 00
Huntsville & Portage Tel. Co.	Huntsville	....	....	5,770 25	1,008 71	884 37	....	31	2	233 49
Ice Lake Tel. Co.	Ice-Lake	....	....	1,325 00	100 00	100 00	....	29	....	....
Indian River Tel. Co.	Pembroke	....	....	490 00	50 00	42 70	....	7	....	....
Ingersoll Tel. Co., Ltd.	Ingersoll	36,200 00	35,000 00	110,630 43	18,495 46	12,722 51	....	1,209	18	6,922 57
Ingliside Tel. Asso.	Woodstock	....	....	650 00	148 66	156 15	....	13	1	9 50
Innerkip Rural Tel. Co.	Lefroy	18,240 00	7,000 00	33,270 40	6,788 35	3,750 64	....	525	6	2,224 66
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy	4,150 00	....	3,950 00	1,178 45	883 81	....	83	2	86 00
Islay Tel. Co.	Woodville	....	....	1,700 00	301 50	40 00	....	40	1	15 00
Ivy-Thorton Tel. Co., Ltd.	Ivy	3,575 00	....	3,000 00	1,341 00	926 00	....	141	1	541 00
Jackson Tel. Co., Ltd.	Owen-Sound	1,640 00	....	2,600 00	945 00	811 03	....	76	....	....
Johnston (Dr.) Private Line	Jannetsville	....	....	....	....	....	....	40	....	....
Johnson Municipal Tel. System	Port-Lock	1,615 54	3,029 40	4,543 14	1,425 30	1,207 33	....	81	2	450 00
Kaladar & Northern Tel. Co.	Northbrook	1,400 00	....	1,400 00	225 00	130 00	....	16	1	110 00
Kenora (Town of) Tel. System	Kenora	....	25,782 51	39,917 64	11,436 95	6,373 58	528	2	9	3,429 90
Kerr Line Tel. Asso.	Forresters-Falls	....	....	1,300 00	182 27	182 27	....	38	2	87 45
King Tel. Co., Ltd.	King	5,060 00	2,260 00	10,500 00	2,950 00	2,300 00	....	230	2	1,200 00
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Grafton	....	....	300 00	117 00	117 00	....	9	....	....
Kitley Rural Tel. Co., Ltd.	New-Bliss	11,300 00	3,250 00	11,043 75	2,250 96	2,051 91	....	247	4	1,075 95
Korah Central Tel. Asso.	Sault-Ste-Marie-Ouest	....	....	700 00	112 00	112 00	....	12	1	5 00
Koshee-Sparrow Lake Private Line	Sparrow-Lake	....	....	600 00	71 50	71 50	....	8	1	12 00
Lake of Bays & Haliburton Tel. Co.	Baysville	3,000 00	....	2,765 00	489 00	518 52	....	42	4	385 00
Lake Shore Tel. Asso.	Kincardine	1,400 00	....	1,400 00	159 50	129 50	....	37	2	22 00
Laird Municipal Tel. Asso.	Bar-River	....	2,887 36	6,890 00	1,113 72	724 43	....	147	3	632 10
Lambton Tel. Co., Ltd.	Sombra	9,750 00	....	14,864 80	1,715 85	1,027 00	....	178	3	877 00
Lambeth Tel. Co., Ltd.	Lambeth	2,400 00	....	3,500 00	480 00	100 00	....	18	....	....
Lanark & Carleton Counties Tel. Co., Ltd.	Almonte	17,200 00	....	19,832 80	3,974 75	3,984 45	....	301	6	2,878 80
Lanark & Ramsay Tel. Asso.	Carleton-Place	....	....	2,000 00	135 00	100 00	....	18	1	50 00
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd.	Lansdowne	17,100 00	....	15,100 00	4,149 46	3,985 01	....	354	3	1,234 00
Lavant-Dalhousie Tel. Asso.	Poland	3,000 00	50 00	3,500 00	856 47	736 83	....	54	4	195 00
La Vallée Municipal Tel. Asso.	Devlin	....	7,813 26	7,813 26	101 08	75 00	....	116	1	75 00
Lee Valley Tel. Co.	Lee-Valley	1,200 00	....	1,300 00	50 00	50 00	....	26	1	50 00
Leeds & Frontenac Rural Tel. Co., Ltd.	Seeleys-Bay	23,000 00	....	23,000 00	6,394 73	5,293 26	....	470	....	....
Leeds & Grenville Indep. Tel. Co. Ltd.	North-Augusta	19,150 00	4,100 00	33,744 60	2,135 05	2,549 98	....	600	10	2,150 00
Leith & Annan Tel. Club	Leith	1,462 00	....	3,338 87	974 43	799 81	....	81	1	217 00
Lennox Tel. Co. Ltd.	Napanee	1,410 00	....	6,000 00	1,280 41	615 56	....	85	1	275 00
Lighting Tel. Asso.	Gratton	....	....	1,324 00	140 00	80 00	....	23	....	....
Little Britain Tel. Union	Little-Britain	....	....	300 00	818 07	788 25	....	....	3	454 00
Long Lake Rural Tel. Co.	Long-Lake	....	....	6,500 00	900 00	500 00	....	112	2	250 00
Lucknow & Kinloss Tel. Asso.	Ripley	....	....	1,000 00	90 00	50 00	....	11	1	10 00

TABLEAU I—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Lyons Private Line	Markdale			1,110 00	343 20	115 00		24		
Lyndhurst Rural Tel. Co. Ltd	Lyndhurst	1,000 00	3,150 00	10,300 00	1,900 00	725 00		195	4	675 00
Lyndock Curholme & Walsingham Centre Tel. Co	Lyndock	270 00	100 00	450 00	22 00	24 75		11	1	24 00
Madawaska Tel. Asso	Burnstown	955 00		1,890 00	779 33	699 27		58	2	125 00
Maidstone Municipal Tel. System	Maidstone		13,974 19	15,279 15	3,223 46	1,620 03		380	3	675 00
Malahide & Bayham Tel. Asso	Straffordville	7,425 00		8,400 00	2,722 15	2,667 26		410	8	1,749 22
Mallorytown Indep. Tel. Co	Mallorytown		14,100 00	22,625 00	1,728 72	1,234 49		290	2	600 00
Manitoulin & N. Shore Teleg. & Tel. Co	Little-Current	13,000 00		17,000 00	2,800 00	1,800 00		35	5	1,500 00
Manitoulin Rural Tel. Co	Mindemoya	3,870 00		7,045 50	739 75	402 63		177	6	300 00
Manilla Northern Tel. Co	Woodville			3,000 00	10 00	10 00		69	1	5 00
Manse Grove Tel. Co	Lorneville			1,500 00	260 00	250 00		39	1	15 00
Maple Grove Tel. Co	Shallow-Lake	398 00		564 95	44 75	43 80		12	1	5 00
Maple Leaf Tel. Co	Oakwood			665 00	44 08	44 08		19	1	44 08
Maple Shade Tel. Co	Woodstock			175 00	55 00	55 00		8		
Mariposa Tel. Union	Oakwood			650 00	650 00	625 00		168	2	450 00
Martintown Tel. Co	Martintown	2,050 00	1,900 00	6,542 25	1,254 00	471 76		109	2	335 00
Marysburgh Tel. Co	Milford	10,000 00		10,000 00	1,600 00	400 00		125	2	300 00
Marmion Tel. Co	Marmion	663 38		663 38	6 00	6 00		24		
Massey Station Tel. Co. Ltd	Spanish-Mills	500 00		600 00	190 95	208 07		4	4	71 88
Matchedash Tel. System	Coldwater			2,663 00	550 40	168 00		41		
Meath Tel. Asso	Cobden			2,270 90	287 30	287 30		29	1	5 50
Medonte Municipal Tel. System	Moonstone		1,500 00	17,982 38	3,586 58	3,418 44		350	3	641 22
Melancthon Tel. Asso	Corbetton	2,050 00	350 00	2,400 00	123 95	85 00		42	1	25 00
Meek Private Line	Port-Rowan			175 00	15 00	15 00		5	1	
Metcalfe Rural Tel. Co. Ltd	Metcalfe	15,900 00	20,000 00	15,000 00	4,000 00	1,675 00		335	4	1,345 00
Mills Tel. Co	Thamesford			7,000 00	1,000 00	900 00		99	3	360 00
Minesing Tel. Asso	Minesing			3,600 00	520 00	520 00		93		
Minto Rural Tel. Co. Ltd	Harriston	3,050 00		6,375 00	1,188 30	758 38		159	1	86 50
Mississippi Tel. Co. Ltd	Lanark	2,472 15		4,097 81	1,134 00	694 00		93	3	283 00
Molesworth Independent Tel. Co. Ltd	Wroxeter	990 00		3,200 00	815 00	475 00		75	3	325 00
Monk Tel. Co. Ltd	Carp	30,000 00		25,000 00	7,877 49	6,898 51		448	5	2,609 00
Monteith-Dempsey Rural Tel. Co	Stratford	5,200 00		5,200 00	1,275 00	650 00		86	1	600 00

Mono Mills Tel. Co.	Mono-Mills			5,000 00	760 00	740 00		130	3	535 00
Moorsburg-Desboro Tel. Asso.	Desboro			210 00	65 70	65 70		12		
Moore Municipal Tel. Co.	Brigden		33,225 00	46,232 00	9,619 09	5,522 85		754	9	3,100 00
Moore & Moore Private Line	Brooklin			1,000 00	100 00	44 00		15		
Mornington & Wellesley Tel. Asso. Ltd.	Millbank	3,980 00	12,000 00	9,100 00	1,534 92	1,158 67		136	4	670 84
Mount Albert Tel. Co. Ltd	Mount-Albert	3,640 00		16,900 00	5,245 67	3,814 70		485	6	1,825 00
Mount Forest, Wellington & Grey Tel. Co. Ltd	Mount-Forest	5,026 50		6,091 74	1,228 39	876 20		108	1	50 00
Mount Pleasant Tel. Co.	Castleton			8,000 00	2,500 00	1,650 00		280	5	
Moscow Mutual Tel. Asso.	Moscow			2,800 00	104 00	104 00		65		
Murray-Brighton Tel. Co.	Wooler			16,000 00	2,975 24	610 10		204	1	120 00
Muskoka Indep. Tel. System	Martin-Siding			3,000 00	754 84	658 19		60	3	218 59
Muskoka, Victoria & Haliburton Tel. Co.	Oppington	1,500 00		3,374 87	396 25	12 00		25	1	12 00
Muskoka River Tel. System	Alport			400 00	49 00	49 00		7	1	7 00
Muskrat Tel. Co.	Cobden			635 62	145 34	145 34		19		
Mutual Tel. Asso.	Orillia			343 90	63 90	63 90		10		
MacDonald Rural Tel. Co.	Sylvan-Valley		2,500 00	3,000 00	182 60	182 60		70	3	175 00
McDonald Tel. Co.	Trenton			1,965 00	155 00	155 00		19		
McEachern Tel. Co.	Linwood			4,000 00	1,115 00	395 00		78	3	345 00
McGillicuddy & Zavitz Tel. Co.	Watford			300 00	25 00	12 00		5		
McHardy Private Line	Merlin			600 00	350 00	225 00		26	2	550 00
McKenzie Tel. Co.	Chatsworth	1,000 00		1,000 00	208 00	100 00		16		
McKillop, Logan & Herbert Tel. Co. Ltd.	Staffa	13,865 00	8,900 00	19,953 15	5,463 59	4,061 30		400	10	1,987 20
McKillop Tel. System	Seaforth			27,675 00	6,059 00	5,609 00		350	2	350 00
McNab Tel. Asso.	Arnprior	1,700 00		1,900 00	350 00	175 00		39	3	150 00
Nelson Tel. Co. Ltd	Milton	10,000 00	9,000 00	24,500 00	3,400 00	2,100 00		237	3	1,350 00
New California Rural Tel. Co.	Kingsville			2,400 00	540 00	540 00		59		
New Dundee Tel. Co. Ltd	New-Dundee	4,280 00		8,416 75	2,950 00	1,084 65		179	2	710 00
New Glasgow Tel. Co. Ltd	Rodney	2,520 00		4,000 00	1,498 56	1,415 70		130	3	132 00
Niagara District Tel. Co. Ltd	Jordan-Station	16,300 00		27,121 00	5,101 56	5,093 71		517	9	3,588 65
Ninth Line of Cavan Tel. Co.	Bethany			386 00	5 00	5 00		10		
Nissouri Tel. Co. Ltd	Thamesford	3,670 00		7,650 00	1,899 75	1,419 67		162	4	650 00
Noble Tel. Line	Sutton-West			350 00	30 00	20 00		6		
Noisy River Tel. Co. Ltd	Glencairn	16,927 00		30,421 67	7,592 76	4,494 21		495	2	1,628 77
Norfolk County Tel. Co. Ltd	Waterford	43,300 00	12,500 00	84,863 18	25,778 77	16,410 51		1,365	14	7,158 90
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso. Ltd	Tillsonburg	5,835 00		9,000 00	2,408 00	1,940 52		252	5	876 00
Norland Independent Tel. Co.	Coboconk			1,600 00	173 75	158 75		37		
North Bonnechere Tel. Asso.	Renfrew			800 00	75 00	75 00		13		
North Brant Tel. Asso.	Elmwood			1,600 00	297 00	302 30		39	1	15 00
Northcot Farmers Tel. Co.	Northcot	1,175 00		1,175 00	84 00	84 00		45	1	84 00
North East Clark Tel. Line	Oak			950 00	95 00	95 00		22	1	15 00
North Easthope Municipal Tel. System	Shakespeare		25,748 34	24,930 00	4,039 41	3,328 58		404	4	1,648 46
North Elderslie Tel. Asso.	Dobbington			2,411 88	313 88	276 90		36	1	10 00
Northern Mutual Tel. Co.	Marmora			2,420 00	90 00	21 00		35		
Northern Tel. Co.	Korah	1,125 00		1,105 00	151 47	151 47		13		
North Horton Tel. Co.	Renfrew	1,310 00		1,100 00	205 38	37 93		43	1	18 95
North Huron Tel. Co. Ltd	Wingham	20,000 00	2,450 36	24,940 35	5,566 34	3,434 26		442		

TABLEAU I—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magneto	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
North Renfrew Tel. Co.	Beachburg	1,600 00		1,700 00	711 71	711 71		45	2	439 12
North Wellington Tel. Co. Ltd.	Arthur	5,632 00		8,060 00	1,484 55	1,150 69		117	4	479 38
Oak Flats & Vernon Tel. Co.	Godfrey			740 00				13		
Oldfields Tel. Co.	Dundalk	250 00		250 00	80 00	40 00		8		
Oliver Municipal Tel. Csso.	Murillo	3,813 54		8,145 00	3,339 74	1,408 69		101	3	525 00
Omemee Tel. Co.	Omemee	1,542 00		1,924 00	512 00	224 00		41		96 00
Oro Tel. Co. Ltd.	Oro-Station	6,375 00		10,917 56	3,549 43	3,417 56		214	5	705 55
Orr-Stienhoff Tel. Asso.	Chesley	408 81		408 81	7 10	1 18		19		
Osceola Tel. Asso.	Osceola			1,000 00	64 00	64 00		16		
Osprey Municipal Tel. System	Maxwell		9,500 00	9,500 00	1,325 78	1,084 94		165	2	626 00
Otonabee Municipal Tel. System	Keene							130		
Ottawa Hunt Club Tel. Asso.	Billings-Bridge	600 00			120 00	120 00		7		
Ottawa Valley Rural Tel. Co.	Kars	2,300 00	3,700 00	6,000 00	1,200 00	200 00		100	3	200 00
Palace Road Mutual Tel. Asso.	Napanee			1,620 00	267 55	5 00		32		5 00
Palestine Tel. Co.	Woodville			1,900 00	81 00	81 00		30	2	81 00
Park Head Tel. Co.	Park-Head	800 00		800 00	115 00	115 00		21	2	10 00
Parkhill Rural Tel. Co.	Parkhill	8,077 16		8,077 16	1,837 22	764 48		173	3	319 73
Pastime Tel. Co.	Cobden			1,000 00	76 25	76 25		13	1	60 00
Paul & Eckert Tel. System	Sebringville			21,750 00	3,797 88	3,797 00		310		
Peabody Tel. Co.	Chesley			750 00	100 00	100 00		17		
Peerless Tel. Asso.	Woodstock			190 00	60 25	60 25		7		
Pefferlaw Private Tel. Co.	Pefferlaw			3,000 00	650 00	400 00		100	1	150 00
Pelee Island Municipal Tel. System	Pelee-Island		6,248 12	6,248 12	1,246 60	1,246 60		90	2	808 36
Penhurst Tel. Asso.	Woodstock			305 40	73 49	73 69		10		
Peoples Mutual Tel. Co. Ltd.	Picton	7,700 00		7,485 00	1,255 00	675 00		271	1	525 00
Peoples Tel. Co. of Forest Ltd.	Forest	7,780 00	2,650 00	15,200 00	5,358 47	5,097 60		343	6	2,623 30
Peoples Tel. & Teleg. Co. Ltd.	Maynooth	13,700 00		17,199 67	2,745 93	2,773 45		163	22	1,451 72
Perth & Christies Lake Tel. Asso.	Perth	1,365 00		1,537 83	320 96	318 65		63	2	77 59
Perreton Tel. Co.	Pembroke			1,500 00	170 00	170 00		21	1	170 00
Pine Grove Tel. Asso.	Orillia			525 00	92 55	66 50		12		
Pioneer Tel. Co. Ltd.	Thornloe	5,005 00		5,908 67	1,401 15	1,376 80		95	2	820 75
Pioneer Tel. Asso.	Woodstock			400 00	169 37	165 00		18		
Plum Hollow & Eloida Tel. Co.	Athens	5,000 00		8,000 00	1,808 47	1,715 91		128	2	1,000 00
Plummer, Aberdeen & Galbraith Tel. Co.	Ohpir	1,576 50		1,378 63	95 59	95 59		18	1	35 50

Pontypool Tel., Lt. & Power Co.	Pontypool	500 00		850 00	156 56	127 05		31		
Port Hope Tel. Co. Ltd	Clarke	8,820 00		15,617 50	2,491 05	1,267 50		251	3	928 00
Porcupine Tel. Lines Ltd	Cobalt	30,000 00		32,835 46	11,459 33	7,088 55		180	8	5,846 04
Port-Arthur Municipal Tel. Dept	Port-Arthur		337,500 00	337,378 13	49,461 01	26,920 37	2,552		55	22,248 41
Port-Rowan Rural Tel. Co	Port-Rowan		498 50	1,550 00	750 00	750 00		152	1	370 00
Port-Stanley Tel. Co	Port-Stanley	610 00		700 00	404 85	350 08		45	1	75 00
Princeton & Drumbo Tel. Co. Ltd	Princeton	20,000 00	9,800 00	33,900 00	7,450 63	3,878 45		551	7	2,048 00
Progressive Agriculture Tel. System	Sault-Ste-Marie			1,000 00	48 00	48 00		14	2	45 00
Queens Line Tel. Asso	Queens-Line	700 00		700 00	55 30	120 00		19	2	17 50
Quinlan Tel. Asso	Stratford	6,000 00		6,000 00	1,650 00	675 00		101	1	165 00
Rainy River International Tel. Co.	Rainy-River	23,875 00		22,746 22	4,061 75	4,200 78		68	4	2,520 00
Rankin Tel. Co	Pembroke	2,000 00		2,000 00	440 00	100 00		44	3	75 00
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd	Ravenscliffe	2,346 00		2,220 17	493 10	325 45		44	2	95 60
Raymond Tel. Asso	Raymond	1,078 00		1,032 50				14		
Reid Private Line	Westmeath			1,000 00	100 00	3 00		2		
Richardsons Private Line	Nipissing			1,525 00	250 00	100 00		4		
Richards Landing Tel. Club	Richards-Landing			1,000 00	60 00	60 00		20		
Rideau View Tel. Asso.	Billings-Bridge			475 45	224 00	204 00		13		
Riverside Tel. Co	Woodstock			417 80	68 19	68 19		8		
Riverdale Tel. Asso	Napanee	450 00		450 00	109 00	89 00		11		
Rochester Municipal Tel. Asso	South-Woodslee		16,050 00	16,884 12	4,055 00	2,862 62		430	7	1,567 00
Roch Fendue Tel. Co	Beachburg			925 00	95 00	95 00		17		
Robison Tel. Co	Silverwater	835 00		835 00	10 00	10 00		30		
Rockwood & Oustic Tel. Co	Rockwood	2,800 00		4,100 00	1,028 00	749 86		73	2	103 45
Romney Tel. System	Wheatley			1,000 00	238 00	130 00		23	1	12 00
Rose Tel. Co., Ltd	Rydal-Bank	1,200 00		1,460 00	175 00	90 00		13	2	50 00
Rox Tel. Co	Cobden			800 00	67 00	67 00		17		
Rosedale Tel. Co	Sydenham			870 87	68 85	56 04		15	1	4 50
Rosedale Rural Tel. Co	Fenelon-Falls	760 00		1,100 00	26 05			19		
Roxborough Ind. Tel. Co	Sandringham	6,700 00	7,000 00	13,381 40	2,306 41	1,626 66		220	4	750 00
Russell Tel. System	Bailieboro	2,500 00		2,500 00	600 00	350 00		100	2	200 00
Russell Tel. Co	Navan	8,500 00		9,000 00	2,000 00	650 00		200	4	650 00
Renfrew & Shamrock Tel. Co	Shamrock	1,617 50		1,552 25	97 02	38 13		14	1	15 00
Salem Tel. Asso	Bowmanville			300 00	35 00	35 00		5		
Salkeld-Andrews Tel. Co	Goderich	115 00		115 00	65 00	60 00		6		
Sandwich South Municipal Tel. System	Maidstone		13,556 61	15,885 00	2,664 95	2,920 69		273	3	492 50
Sandwich West Tel. Asso	Loiselleville	3,000 00	1,900 00	5,500 00	1,459 56	1,064 00		73	2	300 00
Saugeen Rural Tel. Co	Southampton			200 00				8		
Saugeen Tel. Asso	Walkerton	300 00		300 00	25 00	25 00		6		
Scarboro Independent Tel. Co., Ltd	Highland-Creek	8,250 00		40,000 00	4,210 45	2,810 45		465	4	1,600 00
Schomberg Tel. Co., Ltd	Schomberg	23,000 00	5,000 00	39,000 00	4,400 00	2,600 00		300	4	1,264 00
Scotch Line & Micaville Tel. Asso	Perth			1,650 00	134 25	134 25		42		
Second Line Drummond Tel. Asso	Perth	960 00		1,050 00	123 00	123 00		19		7 35
Scratch & Palmer Tel. Asso	Kingsville	200 00		200 00	50 00	50 00		7		
Selby Tel. Asso	Newburgh	2,842 17		5,560 00	1,140 00	600 00		114	1	380 00
Section Tel. Asso	Kingsville				84 00	84 00		12		
Shuniah Tel. Co	Port-Arthur		14,000 00	14,632 54	2,405 20	1,000 67		101	3	735 80
Silcote Tel. Club	Annan	2,024 80		2,024 80	160 90	177 30		29	2	16 45
Shamrock Central Line	Cresswell			450 00	70 65	70 65		17		
Sidney Bell Tel. Asso	Belleville	1,300 00		1,300 00	683 00	683 00		60	1	15 00

TABLEAU 1—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Sitzer Tel. Co	Milton-West			180 00	48 00			9		
Slate River Local System	Slate-River-Valley		1,583 47	4,994 98	1,080 23	1,065 89		60	3	691 72
Snake River Tel. Asso	Cobden	2,261 44		2,261 44	465 78	357 51		49	1	40 00
Sonya Tel. Co	Cresswell			590 00	50 00	50 00		22	4	50 00
South Brant Rural Tel. Co	Walkerton	1,000 00		1,000 00	131 70	5 00		26		
South Bruce Tel. Co., Ltd	Teeswater	11,380 00	12,000 00	20,191 16	5,133 37	2,682 07		421	5	1,746 04
South Colchester Tel. Asso	Harrow	350 00		350 00	56 25	56 25		11	1	5 50
South Crosby Tel. Co	Elgin	9,250 00		20,555 79	3,785 95	669 17		347	3	1,260 24
South Diagonal Tel. Co	Owen-Sound	1,130 00		2,512 50	610 75	340 00		52	2	52 00
Southwold & Dunwich Tel. Asso., Ltd	Shedden	3,760 00		4,600 00	1,550 00	1,500 00		240	4	525 00
South Elderslie Tel. Asso	Chesley			1,385 00	122 00	122 00		37	1	20 00
South Gosfield Tel. System	Kingsville			5,008 57	1,966 00	1,293 00		151		
South Leeds & Pittsburg Tel. Co	Gananoque	9,960 00	5,000 00	5,250 00	2,850 00	960 00		215	3	500 00
South Malahide Tel. Co., Ltd	Aylmer-West	9,813 00		9,813 00	5,542 00	7,038 00		712	6	3,345 00
South Sissons Private Line	Bethany			400 00				32		
South McNaughton Tel. Asso	Renfrew	440 00		700 00	75 00	60 00		12		
Sparta Tel. Co., Ltd	Sparta	4,500 00		5,000 00	1,527 48	1,304 24		155	3	576 00
Springbank Tel. Co., Ltd	Fordwich	2,070 00		3,150 00	1,193 77	791 36		112	2	137 63
Spring Creek Tel. Co	Sauble-Falls			400 00	60 00	60 00		20	1	8 00
Spring Creek Tel. Asso	Woodstock			200 00	58 10	56 99		7		
Sprague Tel. Co	Mountain-View			19,000 00	4,500 00	3,050 00		425	5	1,600 00
Stormont Tel. Co	Aultsville	1,100 00		1,800 00	420 00	379 00		35	2	75 00
St. Johns Tel. System	London			8,000 00	2,250 00	1,578 00		223	4	1,350 00
St. Marys, Kirkton & Exeter Tel. Co	Kirkton	32,023 00		41,016 23	10,676 00	6,030 24		940	10	4,477 27
St. Marys-Medina Tel. Co., Ltd	Lakeside	4,630 00	1,600 00	10,723 41	1,933 76	1,032 98		143	3	829 60
Stratton Tel. Co	Stratton-Station			2,942 00	912 25	880 00		39	3	880 00
Stroud Tel. Co., Ltd	Craigvale	7,500 00		10,400 00	1,300 00	900 00		177	5	600 00
St. Vincent Township Municipal Tel. System	Meaford		15,986 19	18,105 70	6,283 72	2,153 40		300	1	100 00
Swale Private Line	Wiarton			650 00	110 00	65 00		9		
Sullivan & Bentick Tel. Co	Chesley	2,100 00		487 50	71 00	68 00		13		
Sullivan & Elderslie Tel. Co	Chesley			600 00	69 45	65 00		13		
Sunderland Tel. Co., Ltd	Sunderland	4,000 00		4,293 25	768 75	587 20		151	3	525 88
Sunny Valley Tel. Co	Chatsworth			200 00	70 00	70 00		9		

Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co., Ltd.	Newmarket	2,340 00	5,000 00	4,000 00	890 00	500 00		89	1	15 00
Tara-Keady Tel. Co.	Tara	956 48		1,000 48	180 80	158 21		22	1	
Tarbutt Municipal Tel. System	MacLennan			1,316 00	195 00	195 00		61	3	135 00
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault-Ste-Marie	5,000 00		1,100 00	300 00	156 00		19	1	32 00
Tay Municipal Tel. System	Victoria-Harbour	3,125 12	9,500 00	9,326 64	788 30	775 00		175	4	775 00
Temiskaming & N. Ontario Ry. Com.	Toronto			79,000 00	16,508 98	11,212 95		83	10	1,483 95
Temiskaming Tel. Co.	New-Liskeard	50,124 00	20,000 00	110,238 56	39,733 22	22,678 71		1,240	34	16,700 57
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	9,000 00		25,758 79	5,456 46	2,902 94		445	7	2,002 00
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co., Ltd	Thedford	9,690 00	2,800 00	13,472 37	3,591 35	2,286 25		243	4	1,163 29
Thompson Private Line	Elm-Tree			300 00				3		
Tilbery West Municipal Tel. System	Comber		27,750 00	29,190 40	6,109 48	2,853 23		533	3	1,836 00
Todd & Darling Tel. Line	Goodwood			1,000 00	25 00	25,00		16		
Townline, Brant & Elderslie Tel. Co.	Chesley			434 00	79 00	77 00		14		
Townline & Seventh Line Tel. Co.	Beachburg			450 00	59 00	59 00		9		31 00
Tuckersmith Municipal Tel. System	Seaforth		40,913 00	40,913 00	9,225 55	5,150 69		677	1	1,020 00
Turners Private Line	Millbrook			6,060 00	600 00	225 00		150	2	225 00
Tye & Barr Tel. System	Milverton			10,130 00	1,978 00	1,966 00		184	3	924 75
Ungers Tel. Line	St. Williams	90 00		110 00				11		
Union Rural Tel. Asso.	Cobden	900 00		900 00	195 00	190 00		22	2	25 00
Union Tel. Club	Owen-Sound			760 00	113 50	113 50		18		
Union Tel. Co., Ltd	Drayton	6,720 00		15,900 00	4,246 39	3,453 96		286	2	900 00
United Tel. Co., Ltd	Denfield	35,000 00		36,942 90	5,027 06	3,448 58		500	6	3,130 70
Urban & Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	16,000 00		20,811 41	7,092 56	3,415 55		360	8	2,134 67
Valentia Central Line	Valentia	1,100 00		1,675 00	328 68	138 50		55	1	18 00
Violet Hill Rural Tel. Asso.	Camilla			660 00	102 00	105 00		14	2	16 00
Verner Tel. Co.	Verner	300 00		300 00	140 00	30 00		18	1	30 00
Vernonville Tel. Co.	Vernonville			1,016 00	406 00	145 00		39	1	
Village Tel. Co.	Little-Britain			450 00	50 00	50 00		14		
Wallacetown & Lake Shore Tel. Asso., Ltd	Wallacetown	3,320 00		3,300 00	2,317 21	2,271 59		190	5	1,155 80
Walsingham Centre & Port Rowan Tel. Co.	Port-Rowan			800 00	60 00	60 00		24	2	60 00
Waterloo Municipal Tel. Asso.	Preston		20,604 00	19,946 32	2,482 00	2,482 00		312	5	1,400 00
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	48,325 00	12,800 00	79,490 44	21,382 58	7,903 80		1,034	13	5,585 00
West Garafraxa Tel. Co., Ltd	Bellwood	2,043 80		3,310 81	400 66	374 46		59	3	258 50
Westmeath Tel. Asso.	Beachburg	1,500 00		1,410 00	130 00	130 00		30		
Westmeath & Beachburg Tel. Asso.	Beachburg			2,250 00	253 50	253 50		47	1	20 00
Westmeath & Seventh Line Tel. Co.	Beachburg			800 00	60 00	25 00		15	1	20 00
West Williams Rural Tel. Association	Strathroy	6,409 00	784 00	6,861 00	2,061 25	2,132 10		129	8	675 23
Westport Tel. Co.	Westport	3,816 00		8,716 95	1,695 50	350 00	200		5	320 00
Wheatley Tel. Co., Ltd	Wheatley	13,933 50		17,804 72	3,597 36	2,661 75		313	5	1,656 00
Wiarton & Lake Charles Tel. Co.	North-Keppel	3,000 00		3,000 00	350 00	204 00		51	1	70 00
Wightman Tel. System	Clifford			14,000 00	2,700 00	1,600 00		252	4	1,010 00
Windham Tel. System	Delhi	1,500 00		1,600 00	325 00	175 00		23		
Wilson Private Line	Milton			150 00	40 00	40 00		6		
Woodbridge & Vaughan Tel. Co., Ltd	Maple	10,000 00		25,872 00	9,427 00	4,287 00		530	7	2,389
Woodford Tel. Club	Woodford			2,177 00	200 00	200 00		28	1	15 00
Woodville Glen Tel. Co.	Woodville			750 00	100 00	63 00		19		
Wolford Tel. Co., Ltd	Eastons'-Corners	3,000 00		3,600 00	655 00	315 00		72	3	235 00

TABLEAU I—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ontario—Fin.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Wolftown Tel. Association	Cobden			932 00	91 87	90 00		17	2	25 70
Wroxeter Tel. Co., Ltd	Wroxeter	14,095 00		14,600 00	3,302 50	2,250 53		300	2	981 10
Yarker Rural Tel. Co	Moscow			2,320 00	116 00	116 00		58	1	87 00
Yarmouth Tel. Co. ,Ltd	New-Sarum	2,530 00		2,774 81	1,227 51	1,175 78		75	4	200 00
Zion Central Line	Little-Britain			180 00	70 25	70 25		18	1	27 00
Zion Line Tel. Association	Cobden			640 00	97 00	91 00		18		
Zorra Tel. Association	Embro	3,620 00	1,800 00	6,823 00	2,212 87	2,078 24		131	2	1,272 06
Total		1,864,375 61	1,834,317 71	5,197,066 52	978,206 05	637,287 96	128,280	111,327	6,620	3,272,428 66

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
"A" Line Telephone Co.	Harmony						15·00				
Aberdeen—Plummer Centre Tel. Co.	Plummer						42·00				
Admaston Tel. Asso.	Admaston-Station						24·00				
Addison Tel. Co.	Addison						101·00				
Aldboro Farmers Tel. Asso.	Rodney						155·00				
Alba Tel. Asso.	Pembroke						150·00				
Allenford Tel. Co.	Allenford						75·00				
Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co.	Sault-Ste-Marie						195·60	604·50			
Algoma Eastern Ry. Co.	Sault-Ste-Marie						170·88				2·40
Alice Tel. Co.	Pembroke						20·00				
Ahmic Tel. Co., Ltd.	Ahmic-Harbour						199·00				
Alnwick Tel. Co., Ltd.	Roseneath	2·00					38.00				
Amable Tèl. System	Hepworth						11·00				
Amaranth Tel. Asso.	Grand-Valley						50·00				
Ansonia & Thessalon Tel. Co.	Thessalon						40·50				
Apsley Tel. Co., Ltd.	Apsley						42·00				
Ardtrea Tel. Asso.	Orilla						58·00				
Armstrong Tel. Co.	Earlton						9·00				
Arran No. 1 Tel. Co.	Tara						68·00				
Ashgrove Tel. System	Georgetown						2·50				
Ayr. Tel. Co., Ltd.	Ayr						168·00				
*Bell Tel. Co., Ltd.	Montréal			115,431·00	252,254·00	550·00	116,936·00				
"B" Tel. Line	Richards-Landing						3·00				
Back Line Tel. Co.	Melancthon						8·50				
Balaclava Tel. Club	Balaclava						43·00				
Balderson Tel. Asso.	Balderson						35·00				
Balsam Hill Tel. Asso.	Renfrew						13·00				
Balsam Grove Tel. Co.	Cameron						18·00				
Barrie-Angus Tel. Line	Barrie						64·00				
Barrie Island Mutual Tel. Co.	Barrie-Island						24·00				

*Ontario seulement.

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Barton & Binbrook Tel. Co	Hamilton						262·00				
Beaver Tel. Co	Woodville						5·00				
Beaver Valley Municipal System	Thornbury			75·00			395·00				
Beaver Mills Tel.-Line	Cannington						2·00				
Beatty Tel. System	Garden-Hill						71·00				
Beeton Tel. Co., Ltd	Beeton						800·00				
Belmont Co-op. Tel. Asso	Belmont						160·00				
Berwick Private Line	Grand-Valley						27·50				
Bethel Rural Tel. Asso	Dundalk						7·00				
Bethesda Mutual Tel. Co	Bowmanville						6·00				
Bethesda & Stouffville Tel. Co., Ltd	Stouffville	100·00		100·00			280·00		50·00		
Bethany Tel. Union	Bethany						115·00				
Billings Mutual Tel. Co	Kagawong						22·00				
Blanchard Private Line	Cannington						10·00				
Blenheim & South Kent Tel. Co., Ltd	Blenheim	40·00	42·00		0·12		608·00				
Blind River Tel. Co	Bayview						7·00				
Blyth Municipal Tel. System	Blyth	7·00		117·00			596·00	10·00			
Bobcaygeon Tel. Co	Bobcaygeon						40·00				
Bolton Tel. Co., Ltd	Bolton						700·00		90·00		
Bond Corners Tel. System	Woodstock						2·00				
Bond Tel. Co	Chesley						13·50				
Bowesville Mutual Tel. Asso	Bowesville						15·00				
Bowman Tel. System	Elmwood						48·00				
Bracebridge & Muskoka Lakes Tel. Co	Bracebridge						254·00	46·00			
Bradden Tel. Asso	Latta						280·00				
Brigham Tel. Line	Hanover						100·00				
Brighton Municipal Tel. Co	Brighton						300·00				
Bromley Line Tel. Asso	Bromley-Line	5·00					19·00				
Bromley Tel. Asso., No. 1	Douglas						36·00				
Bromley Tel. Asso., No. 2	Douglas						26·00				
Brookdale Tel. Co	Napanee						16·00				
Brooke Municipal Tel. System	Inwood	7·00	2·00				784·00				
Brougham & Grattan Tel. Co., Ltd	Hyndford						18·00				

Bruce Municipal Tel. System	Underwood		210·00	310·00			570·00	20·00			
Brussels, Morris & Grey Municipal Tel. System	Brussels	57·00		2·00			430·00				
Burgesville Tel. Co	Woodstock						532·00				
Burnt River Tel. Co	Burnt-River						180·00				
Byron Tel. Co., Ltd	Deleware						558·00				
"C" Tel. Line	Sea-Gull						6·00				
Cadman & Milling Private Line	Napanee						42·00				
Calabogie & Renfrew Tel. Asso	Ashdad	50·00					60·00				
Cambray Tel. Union	Cambray						12·50				
Camden Independent Tel. Co	Newburgh						120·00				
Caradoc-Ekfrid Tel. Co., Ltd	Melbourne	4·50		0·25			559·00				
Cameron Tel. Union	Cameron						47·00				
Canadian Machine Tel. Co., Ltd	Toronto	38·00		1,427·00	2,000·00		370·00		291·00		
Cannon Tel. Line	Shaibot-Lake						30·00				
Carlsruhe Tel. Co	Carlsruhe						9·00				
Carholme & Walsingham Tel. Co	Walsingham						5·50				
Central Dufferin Tel. Asso., Ltd	Shelburne						27·00				
Central Tel. Line	Richards-Landing						15·00				
Centre Road Tel. Co	Annan						52·00				
Centre Thorah Tel. Asso	Beaverton						16·00				
Chamberlain Private Line	Wheatley						216·00				
Champlain Point Tel. System	Orillia						1·00				
Chatsworth Rural Tel. Co	Chatsworth						118·00				
Chelmsford Tel. Co	Chelmsford	10·00		0·75			44·00				
Chinquacousy Local Tel. Co	Cheltenham						330·00				
Chippawa Hill Tel. Club	Southampton						26·00				
Cochrane Tel. Co	Cobalt	19·00		168·00							
Coe Hill Rural Tel. Co	Coe-Hill	40·00					50·00				
Colhorne Municipal Tel. System	Benmiller						243·50				
Colchester North Tel. System	Essex						110 00				
Coldstream Tel. System	Coldstream						133·00				
Conn. Tel. Co., Ltd	Conn						112·00				
Consolidated Tel. Co	Caledon						360 00				
Coulson-Jarratt Tel. System	Jarratt						49·00				
Crews Private Tel. Line	Trenton						7·50				
Crown Hill Mutual Tel. Asso	Barrie	24·00					90·00				
Crediton Rural Tel. System	Crediton						350·00				
Dawn Municipal Tel. System	Dresden						280·00				
Delphi, Thornbury & Clarksburg Tel. Co	Camperdown						3·00				
Derby Tel. Asso	Owen-Sound						41·00				
Dereham Tel. Co., Ltd	Brownsville						240·00		1·00		
Desboro Tel. System	Desboro						60·00				
Doane Tel. Co	Newmarket						10·00				
Dover Municipal Tel. System	Bear-Line						70·00				
Dresden Tel. Co	Dresden						475·00				
Drummond Centre Tel. Asso	Perth						120·00				
Dunville Consolidated Tel. Co., Ltd	Dunville			369·00			228·00				
Dunsford Tel., Light & Power Co	Dunsford						106·00				
Dunwich & Dutton Tel. Assc., Ltd	Dutton	20·00					165·00				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Durham Union Tel. Co.	Orono						300·00	1·00	4·00		
East Darling Tel. Asso.	Bowmanville						3·00				
East Grey Tel. Co.	Markdale						20·00				
East Luther Tel. Co.	Grand-Valley	6·00					69·00				
East Middlesex Tel. Co., Ltd.	Thorndale	8·00		31·00			122·00				
East Woodville Tel. Asso.	Woodville						9·00				
Eden Tel. Co.	Woodville						23·00				
Edenvale Tel. Co.	Edenvale						6·00				
Edgar Tel. Line	Bowling-Green						130·00				
Edville & Dundonald Tel. Co.	Colborne						48·00				
Elderslie-Salem Tel. Asso.	Dobbinton						22·00				
Eldon Union Tel. Asso.	Beaverton						32·00				
Elmsley South Tel. Co.	Lombardy						20·00				
Elgin—Chaffeys Lock Tel. Co.	Chaffeys-Lock						13·00				
Elizabeth Bay Mutual Tel. Co.	Elizabeth-Bay						8·00	1·00			
Ellis Rural Tel. Co.	Cannington						4·50				
Emo Municipal Tel. Co.	Emo	10·00					80·00				
Enterprise Tel. Asso.	Steelton						2·50				
Enterprise Tel. Co.	Enterprise	1·00					6·00				
Erie Tel. Co., Ltd.	Selkirk	75·00		150·00			880·00				
Ernst Private Line	New-Hamburg						280·00				
Euphrasia Municipal Tel. System	Markdale						82·00				
Evergreen Tel. Co.	Douglas						9·00				
Falkirk Co-op. Tel. Asso.	Denfield						110·00				
Fall River Tel. Asso.	Maberly						16·00				
Fairview Tel. Co.	Anten-Mills						4·00				
Fairview Tel. Asso.	Woodstock						4·50				
Farmers Union Tel. Co.	Richards-Landing						12·00				
Fenelon Falls Tel. Asso.	Fenelon-Falls						14·00				
Fenelon Rural Tel. Asso.	Cameron						8·50				
Fenella Rural Tel. Co., Ltd.	Fenella						35·00				
Fifth Line Tel. Club	Bognor						26·00				
Fingal Tel. Co., Ltd.	Fingal						80·00				

Floss Municipal Tel. Co	Elmvale						30·00		94·25		
Fordwich Rural Tel. Co	Fordwich						123·00				
Forest Home Tel. Co	Orillia						13·00				
Fort Frances Tel. Co	Fort-Frances		151·50	241·00			19·00				
Fort William Tel. Co., Corp. of	Fort-William	518·30	10,595.48	9·17	37·50	1·00	90·50				
Fourth Line Tel. Asso	Perth						4·50				
Fourth Line Tel. Asso	Cobden						6·00				
Fourteenth of Brant Tel. Co	Chesley						4·50				
Frasier Tel. Asso	Woodstock						6·00				
Fretts & Brisco Co-op. Tel. Line	Napanee						20·00				
Fingerboard Tel. Line	Sonya						9·00				
Gamas & Shore Road Bay Tel. Line	Gamas-Bay						13·00				
Germanicus Tel. Asso	Germanicus						17·00				
Gillies Hill Tel. Asso	Chesley						6·00				
Gillies Private Line	Tobermory						150·00				
Glaister Tel. System	Wellesley						260·00		17·00		
Glandine Central Line	Little-Britain						14·00				
Glasgow Tel. System	Cannamore						260·00	25·00	3·00		
Glen Eden Tel. Club	Owen-Sound						8·00				
Glen Tel. Asso	Bethany						6·00				
Glengarry Co-op. Tel. Asso	Alexandria						188·00				
Gloucester Township Tel. Asso	Carlsbad-Springs						8·00				
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	Dungannon						862·00		20·00		
Goderich Tonwship Municipal Tel. System	Clinton						137·00				
Gordon Tel. Co	Foxey						12·00				
Gore Mutual Tel. Asso	Harrow						1·50				
Gosfield North Municipal Tel. Asso	Cottam						130·00		1·00		
Goulais Bay Tel. Club	Goulais-River						55·00				
Green Hill Tel. Co	Mardkale						5·00				
Greenwood Tel. Club	Steelton						3·00				
Greenwood Tel. System	Sutton-West						12·50				
Grunwall Tel. Line	Huntsville						9·50				
Guest Private Line	Douglas						3·00				
Haldimand Rural Tel. Co	Grafton						106·50				
Halton Tel. Co., Ltd	Hornby						360·00				
Haley's Station Tel. Asso	Haley's-Station						10·00				
Hamilton Tel. Line	Bethany						24·00				
Hamilton Rural Tel. Co	Cold-Springs						90·00				
Hartley Tel. Co	Hartley						16·00				
Harvey Municipal Tel. System	Peterboro						30·00				
Harrietsville Tel. Asso., Ltd	Harrietvsille						398·00				
Harwood Rural Tel. Co	Harwood						10·00				
Hawthorn Hill Rural Tel. Co., Ltd	Palmerston						208·00				
Hay Township Municipal Tel. System	Zurich		5·00				165·00				
Hazeldean Rural Te'. Co., Ltd	Hazeldean						80·00				
Henderson's Private Line	Cannington						17·00				
Heric Tel. Line	St-Clements						10·00				
Highland Tel. Co., Ltd	Ruskview	1·50					72·50				
Highland Tel. Co	Milberta						62·00				

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Hinton & Jocelyn Tel. Co.	Carterton						20·00				
Hoath Head & Grey Tel. Co.	Owen-Sound						20·00				
Hollow Glen Tel. Co.	Breckenridge						12·00				
Hopetown Tel. Asso.	Hopetown						150·00				
Hoover Tel. Co.	Nanticoke						8·50				
Horton & McNabb Tel. Asso., Ltd	Braeside						92·00				
Houghton & Bayham Tel. Co., Ltd	Fairground						123·00				
Houghton Bayham & Tilsonburg Tel. Asso.	Kinglake						68·00				
Houghton & South Walsingham Tel. Co.	Clear-Creek						30·00				
Huron & Kinloss Municipal Tel. System	Ripley						828·00		35·00		
Hyndman's Private Line	Exeter						20·00				
Huntsville & Portage Tel. Co.	Huntsville						52·00				10·00
Ice Lake Tel. Co.	Ice-Lake						25·00				
Indian River Tel. Co.	Pembroke						8·00				
Ingersoll Tel. Co., Ltd	Ingersoll	245·00	2·00	285·00	49·00		2·752·00				
Ingleside Tel. Asso.	Woodstock						8·50				
Innerkip Rural Tel. Co.	Lefroy						500·00				
Innisfil Tel. Asso.	Lefroy						75·00				
Islay Tel. Co.	Woodville						23·00				
Ivy-Thornton Tel. Co., Ltd	Ivy						55·50				
Jackson Tel. Co., Ltd	Owen-Sound						82·00				
Johnston (Dr.) Private Line	Jannetsville						30·00				
Johnson Municipal Tel. System	Port-Lock						30·00				
Kaladar & Northern Tel. Co.	Northbrook						30·00				
Kenora (Town of) Tel. System	Kenora	648·00									
Kerr Line Tel. Asso.	Forresters-Falls						6·00				
King Tel. Co., Ltd	King	13·00					187·00		25·00		
Kingston Road Rural Tel. Asso.	Grafton	2·00					9·00				
Kitley Rural Tel. Co., Ltd	New-Bliss						247·50				
Korah Central Tel. Asso.	Sault-Ste-Marie-Ouest						12·00				
Koshee-Sparrow Lake Private Line	Sparrow-Lake						9·00				
Lake of Bays & Haliburton Tel. Co.	Baysville						95·00				

Lake Shore Tel. Asso	Kincardine						36·00	2·00			
Laird Municipal Tel. Asso	Bar-River						90·00				
Lambton Tel. Co., Ltd	Sombra	11·00					151·00				
Lambeth Tel. Co., Ltd	Lambeth						19·00		2·00		
Lanark & Carleton Counties Tel. Co. Ltd	Almonte						400·00				
Lanark & Ramsay Tel. Asso	Carleton-Place						20·00				
Lansdowne Rural Tel. Co., Ltd	Lansdow e			6·00			325·00				
Lavant-Dalhousie Tel. Asso	Poland						110·00				
LaVallée Municipal Tel. Asso	Devlin			10·00			180·00				
Lee Valley Tel. Co	Lee-Valley						24·00				
Leeds & Frontenanc Rural Tel. Co., Ltd.	Seeley's-Bay						430·00				
Leeds & Grenville Indep. Tel. Co., Ltd	North-Augusta	10·00	25·00				542·00				
Leith & Annan Tel. Club	Leith						50·00				
Lennox Tel. Co., Ltd	Napanee						125·00				
Lighting Tel. Asso	Gratton						6·00				
Little Britain Tel. Union	Little-Britain										
Long Lake Rural Tel. Co	Long-Lake						157·00				
Lucknow & Kinloss Tel. Asso	Ripley						11·00				
Lyons Private Line	Markdale						24·00				
Lyndhurst Rural Tel. Co	Lyndhurst			5·50			143·00				
Lyndock, Carholme & Walsingham Centre Tel. Co	Lyndock						6·00				
Madawaska Tel. Asso	Burnstown						27·00				
Maidstone Municipal Tc l. System	Maidstone						175·00				
Malahide & Bayham T l. Asso	Straffordville	15·00					160·00				
Mallorytown Indep. T l. Co	Mallorytown						300·00		2·75	1·25	
Manitoulin & N. Shor Telegraph & Telephone Co	Little-Current	1·00					162·00				3·50
Manitoulin Rural Tel. Co	Mindemoya						122·00				
Manilla Northern Tel. Co	Woodville						40·00				
Manse Grove Tel. Co	Lorneville						20·00				
Maple Grove Tel. Co	Shallow-Lake						12·50				
Maple Leaf Tel. Co	Oakwood						10·00				
Maple Shade Tel. Co	Woodstock						2·25				
Mariposa Tel. Union	Oakwood						120·00				
Martintown Tel. Co	Martintown						77·00		1·00		
Marysburgh Tel. Co	Milford						140·00	10·00			
Marmion Tel. Co	Marmion						10·00				
Massey Station Tel .Co., Ltd	Spanish-Mills						16·00				0·50
Matehedash Tel. System	Coldwater						50·00				
Meath Tel. Association	Cobden						42·00				
Medonte Municipal Tel. System	Moonstone	2·00					492·00				
Melancthon Tel. Association	Corbetton						56·00				
Meek Private Line	Port-Rowan						10·00				
Metcalfe Rural Tel. Co., Ltd	Metcalfe						210·00				
Mills Tel. Co	Thamesford						60·25				
Minesing Tel. Association	Minesing						28·50				
Minto Rural Tel. Co., Ltd	Harriston						160·00				
Mississippi Tel. Co., Ltd	Lanark						98·00				
Molesworth Independent Tel. Co., Ltd	Wroxeter						39·00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite*.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Monk Tel. Co., Ltd	Carp						900·00		17·00		
Monteith-Dempsey Rural Tel. Co	Stratford						74·00	1·50			
Mono Mills Tel. Co	Mono-Mills						100·00				
Moorsburg-Desboro Tel. Association	Desboro						12·00				
Moore Municipal Tel. System	Brigden	10·00		8·50		0·75	660·00				
Moore & Moore Private Line	Brooklin						22·00				
Mornington & Wellesley Tel. Asso., Ltd	Millbank						164·00				
Mount Albert Tel. Co., Ltd	Mount-Albert						425·00				
Mount Forest, Wellington & Grey Tel. Co., Ltd	Mount-Forest						150·00				
Mount Pleasant Tel. Co	Castleton	10·00	19·00				156·00				
Moscow Mutual Tel. Association	Moscow						25·00				
Murray-Brighton Tel. Co	Wooler						300·00				
Muskoka Independent Tel. System	Martin-Siding						50·00	30·00			
Muskoka, Victoria & Haliburton Tel. Co.	Uffington						23·00				
Muskoka River Tel. System	Alport						4·00				
Muskrat Tel. Association	Cobden						16·00				
Mutual Tel. Association	Orillia						1·50				
McDonald Rural Tel. Co	Sylvan-Valley						60·00				
McDonald Tel. Co	Trenton						39·00				
McEachern Tel. Co	Linwood						48·00				
McGillicuddy & Zavitz Tel. Co	Watford						7·00				
McHardy Private Line	Merlin						13·50				
McKenzie Tel. Co	Chatsworth						11·00				
McKillop, Logan & Herbert Tel. Co., Ltd.	Staffa	5·00					260·00				
McKillop Tel. System	Seaforth						225·00				
McNab Tel. Association	Arnprior						26·00				
Nelson Tel. Co., Ltd	Milton						285·00				
New California Rural Tel. Co	Kingsville						30·00				
New Dundee Tel. Co., Ltd	New-Dundee						246·00				
New Glasgow Tel. Co., Ltd	Rodney						250·00				
Niagara District Tel. Co., Ltd	Jordan-Station	3·00		0·50			323·00				
Ninth Line of Cavan Tel. Co	Bethany						8·00				

Nissouri Tel. Co., Ltd	Thamesford						148·00				
Noble Tel. Line	Sutton-West						6·00				
Noisy River Tel. Co., Ltd	Glencairn						630·00				
Norfolk County Tel. Co., Ltd	Waterford	50·00		169·00			1,426·00	223·00			
Norfolk & Tilsonburg Tel. Asso., Ltd	Tillsonburg						131·00				
Norland Independent Tel. Co	Coboconk						64·00				
North Bonnechere Tel. Association	Renfrew						8·00				
North Brant Tel. Association	Elmwood						16·00				
Northcot Farmers Tel. Co	Northcot						16·00				
North East Clark Tel. Line	Oak						17·00				
North Easthope Municipal Tel. System	Shakespeare			50·00			546·00				
North Elderslie Tel. Association	Dobbinton						44·00				
Northern Mutual Tel. Co	Marmora						10·00				
Northern Tel. Co	Korah						14·00				
North Horton Tel. Co	Renfrew						16·12				
North Huron Tel. Co., Ltd	Wingham						627·00	1·00			
North Renfrew Tel Co	Beachburg	21·00	1·00	0·50			13·00				
North Wellington Tel. Co., Ltd	Arthur						86·00				
Oak Flats & Vernon Tel. Co	Godfrey						8·00				
Oldfields Tel. Line	Dundalk						3·00				
Oliver Municipal Tel. Association	Murillo						158·90	0·50			
Omemee Tel. Co	Omemee						49·00				
Oro Tel. Co., Ltd	Oro-Station						99·00				
Orr Steinhoff Tel. Association	Chesley						13·00				
Osceola Tel. Association	Osceola						40·00				
Osprey Municipal Tel. System	Maxwell						117·00				
Otonabee Municipal Tel. System	Keene							20·00			
Ottawa Hunt Club Tel. Association	Billings-Bridge						16·00				
Ottawa Valley Rural Tel. Co	Kars							30·00			
Palace Road Mutual Tel. Association	Napanee						34·00				
Palestine Tel. Co	Woodville						12·00				
Park Head Tel. Co	Park-Head						16·00				
Park Hill Rural Tel. Co	Parkhill						87·50				
Pastime Tel. Co	Cobden						28·00				
Paul & Eckert Tel. System	Sebringville						400·00				
Peabody Tel. Co	Chesley						18·00				
Peerless Tel. Association	Woodstock						2·00				
Pefferlaw Private Tel. Co	Pefferlaw						60 00				
Pelee Island Municipal Tel. System	Pelee-Island						51·00				
Penhurst Tel. Association	Woodstock						3·00				
Peoples' Mutual Tel. Co., Ltd	Picton			23·00			180·00				
Peoples' Tel. Co. of Forest, Ltd	Forest						427·00				
Peoples' Tel. & Teleg. Co., Ltd	Maynooth	20·00		4·75			365·00				
Perth & Christie's Lake Tel. Association	Perth						60·00				
Perreton Tel. Co	Pembroke						26·00				
Pine Grove Tel. Association	Orillia						4·00				
Pioneer Tel. Co., Ltd	Thornloe						112·00				
Pioneer Tel. Association	Woodstock						6·00				
Plum Hollow & Eloida Tel. Co	Athens			30·00			100·00				
Plummer, Aberdeen & Galbraith Tel. Co	Ophir						36·00				

TABLEAU 2.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Pontypool Tel., Lt. & Power Co.	Pontypool						10·00				
Port Hope Tel. Co., Ltd	Clarke						335 00				
Porcupine Tel. Lines, Ltd	Cobalt	39·00					87·00	18·00	115·00		
Port Arthur Municipal Tel. Dept	Port-Arthur	260·00	50·00	4,200·00	3,200·00						
Port Rowan Rural Tel. Co., Ltd	Port-Rowan	6·00					32·00				
Port Stanley Tel. Co	Port-Stanley	5·00		0·50			20·00				
Princeton & Drumbo Tel. Co., Ltd	Princeton						340·00	10·00			
Progressive Agriculture Tel. System	Sault-Ste-Marie						14·00				
Queen's Line Tel. Association	Queen's-Line						9·00				
Quinlan Tel. Association	Stratford						115·00	2·00			
Rainy River International Tel. Co	Rainy-River	169·00		1·00							
Rankin Tel. Co	Pembroke						18·00				
Ravenscliffe Tel. Co., Ltd	Ravenscliffe						43·00				
Raymond Tel. Association	Raymond						10·00				
Reid Private Line	Westmeath						10·25				
Richardson's Private Line	Nipissing						10·00				
Richards Landing Tel. Club	Richards-Landing						8·00				
Rideau View Tel. Association	Billings-Bridge						2·00				
Riverside Tel. Co	Woodstock	3·00					6·25				
Riverdale Tel. Association	Napanee						4·00				
Rochester Municipal Tel. Association	South-Woodslee						190·00				
Roch Fendue Tel. Co	Beachburg						8·00				
Robison Tel. Co	Silverwater						14·00				
Rockwood & Oustic Tel. Co	Rockwood						39·00				
Romney Tel. System	Wheatley						24·00				
Rose Tel. Co., Ltd	Rydal-Bank						16·00				
Rox Tel. Co	Cobden						9·00				
Rosedale Tel. Co	Sydenham						4·50				
Rosedale Rural Tel. Co	Fenelon-Falls						15·00				
Roxborough Independent Tel. Co	Sandringham			10·00			70·00				
Russell Tel. System	Bailieboro						50·00				
Russell Tel. Co	Navan						88·00		2·00		
Renfrew & Shamrock Tel. Co	Shamrock						16·00				

Salem Tel. Association	Bowmanville						7·00				
Salkeld-Andrews Tel. Co	Goderich	1·00					1·50				
Sandwich South Municipal Tel. Systam	Maidstone			12·00			148·00				
Sandwich West Tel. Association	Loiselleville						127·00				
Saugeen Rural Tel. Co	Southampton						10·00				
Saugeen Tel. Association	Walkerton						8·00				
Scarboro Independent Tel. Co., Ltd	Highland-Creek						150·00	10·00	0·50		
Schomberg Tel. Co., Ltd	Schomberg						298·00				
Scotch Line & Micaville Tel. Association	Perth						52·00				
Second Line Drummond Tel. Association	Perth						16·00				
Scratch & Palmer Tel. Association	Kingsville						2·00				
Selby Tel. Co	Newburgh						80·00				
Section Tel. Association	Kingsville						2·00				
Shuniah Tel. Co	Port-Arthur						223·25				
Silcote Tel. Club	Annan						72·00				
Shamrock Central Line	Cresswell						7·50				
Sidney Bell Tel. Association	Belleville						47·00				
Sitzer Tel. Co	Milton-West						2·50				
Slate River Local System	Slate-River Valley						147·00				
Snake River Tel. Association	Cobden						43·00				
Sonya Tel. Co	Cresswell						9·00				
South Brant Rural Tel. Co	Walkerton						8·00				
South Bruce Tel. Co., Ltd	Teeswater						359·00				
South Colchester Tel. Association	Harrow						4·00				
South Crosby Tel. Co	Elgin	5·00		5·50			223·00				
South Diagonal Tel. Co	Owen-Sound						67·50				
Southwald & Dunwich Tel. Asso., Ltd	Shedden	5·00					119·00				
South Elderslie Tel. Association	Chesley						15·00				
South Gosfield Tel. System	Kingsville						117·00				
South Leeds & Pittsburg Tel. Co	Gananoque						55·00				
South Malahide Tel. Co., Ltd	Aylmer-West						350·00				
South Sissons Private Line	Bethany						11·00				
South McNaughton Tel. Association	Renfrew						18·00				
Sparta Tel. Co	Sparta						130·00				
Springbank Tel. Co., Ltd	Fordwich						160·00				
Spring Creek Tel. Co	Sauble-Falls						18·00				
Spring Creek Tel. Association	Woodstock	1·00					2·00				
Sprague Tel. Co	Mountain-View						400·00				
Stormont Tel. Co	Aultsville						13·00				
St. Johns Tel. System	London						70·00				
St. Marys, Kirkton & Exeter Tel. Co	Kirkton						750·00				
St. Marys-Medina Tel. Co., Ltd	Lakeside						67·00				
Stratton Tel. Co	Stratton-Station						61 00				
Stroud Tel. Co., Ltd	Craigvale						129·00	1·00			
St. Vincent Township Municipal Tel. System	Meaford						140·00				
Swale Private Line	Wiarton	1·00					9·00				
Sullivan & Bentick Tel. Co	Chesley						20·00				
Sullivan & Elderslie Tel. Co	Chesley						4·50				
Sunderland Tel. Co., Ltd	Sunderland						95·00		1·33		

TABLEAU 2—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ontario—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Sunny Valley Tel. Co.	Chatsworth						2·50				
Sutton & N. Gwillimbury Tel. Co., Ltd	Newmarket	1·00					14·00				
Tara-Keady Tel. Co.	Tara						12·00				
Tarbutt Municipal Tel. System	MacLennan						23·00	4·00			
Tarentorus Tel. Co., Ltd	Sault-Ste-Marie						14·00				
Tay Municipal Tel. System	Victoria-Harbour	3·00					140·00	12·00	5·50		
Temiskaming & N. Ontario Ry. Com	Toronto	68·00					124·00	231·00	658·00		
Temiskaming Tel. Co	New-Liskeard	200·00		7·00			220·00				
Thamesville Tel. Co., Ltd	Thamesville	50·00		10·00			428·00				
Thedford, Arkona & E. Lambton Tel. Co., Ltd	Thedford	10·00					108·00				
Thompson Private Line	Elm-Tree						6·00				
Tilbury West Municipal Tel. System	Comber						429·25				
Todd & Darling Tel. Line	Goodwood						27·50				
Townline, Brant and Elderslie Tel. Co	Chesley						12·00				
Townline and Seventh Line Tel. Co	Beachburg						6·00				
Tuckersmith Municipal Tel. System	Seaforth						1,100·00				
Turner's Private Line	Millbrook						115·00				0·50
Tye & Barr Tel. System	Milverton						111·00				
Unger's Tel. Line	St. Williams						7·00				
Union Rural Tel. Association	Cobden						12·00				
Union Tel. Club	Owen-Sound						12·00				
Union Tel. Co., Ltd	Drayton						103·00				
United Tel. Co., Ltd	Denfield						280·00				
Urban and Rural Tel. Co., Ltd	Bothwell	8·00					511·00				
Valentia Central Line	Valentia						28·00				
Violet Hill Rural Tel. Association	Camilla						20·00				
Verner Tel. Co	Verner						2·00				
Vernonville Tel. Co	Vernonville						40·00				
Village Tel. Co	Little-Britain						1·00				
Wallacetown & Lake Shore Tel. Association, Ltd	Wallacetown						40·00				
Walsingham Centre & Port Rowan Tel. Co.	Port-Rowan						13·50				

Waterloo Township Municipal Tel. Asso.	Preston						250·00		6·50		
Welland County Tel. Co., Ltd	Bridgeburg	424·00			68·00		894·00		503·00		
West Garafraxa Tel. Co., Ltd	Belwood						68·50				
Westmeath Tel. Association	Beachburg						12·00				
Westmeath and Beachburg Tel. Asso.	Beachburg						36·00				
Westmeath & Seventh Line Tel. Co	Beachburg						7·00				
West Williams Rural Tel. Association	Strathroy						148·00				
Westport Tel. Co	Westport	12·00					88·00				
Wheatley Tel. Co., Ltd	Wheatley	5·00					300·00				
Wiarton & Lake Charles Tel. Co	North-Keppel						32·00				
Wightman Tel. System	Clifford						130·00				
Windham Tel. System	Delhi						32·00				
Wilson Private Line	Milton						2·00				
Woodbridge & Vaughan Tel. Co., Ltd	Maple						520·25				
Woodford Tel. Club	Woodford						36·00				
Woodville Glen Tel. Co	Woodville						12·00				
Wolford Tel. Co., Ltd	Easton's-Corners						58·00				
Wolftown Tel. Association	Cobden						11·00				
Wroxeter Tel. Co., Ltd	Wroxeter	5·00		11·00			232·00				
Yarker Rural Tel. Co	Moscow						25·00				
Yarmouth Tel. Co., Ltd	New-Sarum						40·00				
Zion Central Line	Little-Britain						11·00				
Zion Line Tel. Association	Cobden						20·00				
Zarra Tel. Association	Embro						57·00				
Total		3,341·00	11,102·98	123,030·92	257,608·62	551·75	174,588·95	1,314·00	1,945·83	1·25	16·90

TABLEAU 3—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Québec.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Arundel Development Co., Ltd	Arundel	8,800 00		8,800 00	1,827 80	1,570 14		87	2	586 00
Asbestos Tel. Co	Asbestos	1,005 00		2,727 27	1,011 40	665 76		28	1	175 00
Beauce Tel. Co	Beauceville	50,000 00		58,432 00	15,562 19	14,223 22		575	23	5,844 11
Bell Tel. Co., Ltd	Montréal	18,000,000 00	11,149,000 00	36,311,022 00	9,487,008 00	7,248,663 00	*62,573	*10,214	†2,945	1,790,112 32
Belleview Tel. Syndicate	Sherbrooke			511 92	191 12	189 72		9		
Belvedere Tel. Co	Sherbrooke	250 00		250 00	30 00	15 00		5		
Blanchard Tel. Co	Ste-Marie			175 00				16		
Bonaventure and Gaspé Tel. Co	New-Carlisle	60,200 00	15,000 00	85,764 00	8,843 00	7,079 00		380	18	4,079 00
Brompton Paper and Pulp Co. Private Line	East-Angus			5,840 00	436 50	225 52		19	2	144 00
Brunette Private Line	Rivière St-Charles	1,000 00		1,300 00	120 00	135 00		20	1	135 00
Boisvert Private Line	Douville	250 00		250 00	100 00	35 00		3	1	25 00
Canadian Tel. Co	Sawyerville	10,000 00		32,884 55	14,195 58	13,085 05		876	20	7,072 88
Centreville Tel. Co	Lachute-Mills			350 00	104 75	54 75		7		
Charlevoix and Saguenay Tel. Co., Ltd	Murray-Bay	65,660 00		112,339 04	13,847 01	8,709 53		500	25	8,709 53
Chenier Tel. Co	Tingwick	6,000 00		6,025 00	475 00	475 00		102	2	475 00
Chateau-Richer Tel. Syndicate	Chateau-Richer			250 00	96 00	75 00		13		
Clarenceville North Tel. Co	Clarenceville	450 00		600 00	45 00	32 50		15	1	25 00
Clarenceville and Wolf Ridge Tel. Co	Clarenceville			400 00	16 50	16 50		11		
Citizens Tel. Co	Dunham			14,500 00	7,500 00	5,475 00		400	10	2,750 00
Clarenceville and Nuts Corners Tel. Co	Clarenceville			1,450 00	110 75	110 75		29	1	64 00
Clarenceville and St. Thomas Local Tel. Co	Clarenceville			1,000 00	76 38	76 38		29	1	23 00
Chatham Tel. Co., Ltd	Brownsburg	750 00		645 00	40 40	40 40		16		
Cherry River Tel. Co	Magog	398 92		398 92	12 80			18		
Compton Mutual Tel. Co	Compton			600 00	40 00	40 00		10		
Courcelles Tel. Co	Courcelles	400 00	1,175 00	1,710 67	95 35	95 35		40	1	67 67
Crystal Lake Tel. Co	Magog	709 00		709 00	47 00	47 00		15	2	25 00
Daigle Tel. Co	Manseau	800 00		800 00	45 00	35 00		4	1	35 00
Danis Private Line	Barrette	9,860 50	240 35	10,125 60	3,110 70	480 35	50	30	5	1,300 00
Daveluyville Tel. Co	Daveluyville	1,189 91	1,700 00	2,900 00	540 90	354 42		25	6	253 97
D'Israeli Local Tel. Co	D'Israeli	1,800 00	2,000 00	1,500 00	450 00	100 00		49	2	150 00
Dixville Tel. Co	Dixville			190 52	59 20	59 20		8		

Drummondville Tel. Co., Ltd	Drummondville	7,400 00	7,400 00	11,384 00	4,065 05	3,515 15		170	5	1,500 00
Eastern Townships Tel. Co	Sherbrooke	93,725 00	108,700 00	236,946 46	39,214 33	34,406 09		1,505	45	19,503 73
East Wakefield Tel. Co	Wakefield	2,500 00		320 20	590 76	398 14		43	3	108 50
Eustis Mining Co	Eustis			800 00	130 00	130 00		20		
Farmers Tel. Co	Howick-Station	23,704 25	21,000 00	48,254 25	4,898 00	4,340 00		445	10	3,550 00
Farrellton Tel. Co	Farrelton	8,090 00		11,210 00	1,149 20	605 50		129	4	465 00
Fleming Tel. Line	Kirks-Ferry			122 63				1		
Fortierville Tel. Co	Fortierville			1,500 00	100 00	75 00		15	1	75 00
Foster and Bondville Private Line	Foster			500 00	72 00	72 00		12	1	6 00
Fitch Bay Tel. Line	Fitch-Bay			1,200 00	311 00	177 00		27	1	100 00
Garvin Private Line	St-Grégoire			2,000 00	525 00	225 00		42	3	75 00
Garthby Local Tel. Co	Garthby-Station			2,400 00	540 00	540 00		54	1	54 00
Geneva Tel. Asso	Geneva	1,200 00		1,300 00	35 00	35 00		32	1	16 00
Girouard Private Line	St-Barnabé-Sud			1,300 00	500 00	300 00		21		
Graham Private Line	St-Jovite			400 00	140 00	120 00		9	1	40 00
Henryville Tel. Co	Henryville	2,830 00	1,200 00	3,030 00	1,420 00	731 00		108	5	525 00
Hill Head Tel. Co	Lachute			431 00	45 00	45 00		6		
Hill Tel. Line	St-Armand-Ouest			10,000 00	4,000 00	2,500 00		365	4	1,800 00
Kamouraska Tel. Co	Fraserville	108,700 00	90,000 00	207,408 18	24,193 02	13,199 12		1,666	70	9,500 00
Katevale Tel. Co	Katevale	288 92		288 92	14 05			5		
Kingsey Tel. Co	St-Félix de Kingsey	1,625 00	1,625 00	1,700 00	2,700 00	1,100 00		210	3	900 00
Lambton Tel. Co	Lambton	885 00	2,650 00	3,500 00	131 38	131 38		70	1	125 00
Lachute Rural Tel. Co	Lachute	1,600 00		1,600 00	132 25	132 25		23		
Lachute East Mutual Tel. Asso	Lachute	230 24		288 94	49 28	49 28		8		
Lac L'Achigan Tel. Asso	Montréal	1,500 00		1,500 00				5		
L'Avenir Tel. Co	L'Avenir	600 00	9,100 00	10,770 32	1,900 00	850 00		180	10	850 00
La Conception Tel. Co	La Conception	2,600 00		2,600 00	518 05	200 00		20		
Lake Valley Tel. Asso	Asbestos	251 42		600 00				14	1	5 60
Laurentide Tel. Co	Pointe-Gatineau	2,400 00		3,500 00	365 00	150 00		36	2	100 00
La Tuque Falls Tel. Co	La Tuque	4,000 00	4,000 00	4,000 00	1,100 00	500 00		70	2	400 00
Lake St. Jean and Chicoutimi Tel. Co	St-Joseph d'Alma	65,000 00		65,000 00	3,200 00	3,200 00		900	24	1,000 00
Lievre River Tel. Co	Buckingham			30,000 00	4,338 11	2,859 55		156	4	1,860 00
Little Nation Tel. Co	Cheneville	2,500 00	1,200 00	3,100 00	800 00	350 00		50	21	350 00
L'Epiphanie Tel. Co	L'Epiphanie	1,000 00		1,500 00	140 00	45 00		21	1	30 00
Lotbinière and Nicolet Tel. Co	Deschaillons	5,000 00		5,433 74	1,195 51	681 73		58	4	279 30
Legault Private Line	Ile Perrot Nord	2,000 00		2,000 00	575 00	100 00		26		
Magog and Stanstead Tel. Asso	Fitch-Bay			400 00	40 00	40 00		24	1	35 00
Maniwaki Tel. Co	Maniwaki	2,200 00		2,200 00	150 00	100 00		12	4	100 00
Maniwaki Electric Tel. Co	Maniwaki	38,500 00	50,000 00	13,653 36	2,140 24	1,267 84		84	3	604 50
Mayo and Blanche Tel. Co., Ltd	Blanche	1,100 00		1,460 94	184 10	38 96		13	1	38 00
Megantic Peoples Tel. Co	Rectory-Hill	30,500 00	7,500 00	45,000 00	8,050 00	4,725 00		735	5	3,410 00
Melbourne Ridge Tel. Co., Ltd	Kingsbury	1,000 00		2,950 00	645 00	370 00		45	2	50 00
Milby Tel. Co	Lenoxville	550 00		550 00				22		
Miltimore Tel. Co	Sweetsburg	10,000 00		10,000 00	3,000 00	2,500 00		150	3	500 00
Mountain View Tel. Asso	Sherbrooke			570 00	161 75	150 00		17		8 00
Mount Royal Tel. Co	St-Lambert	20,000 00		22,500 00	4,577 01	3,767 86		230	6	3,214 16
National Tel. Co	Lévis	426,000 00		610,939 86	44,892 62	42,823 09	325	1,945	90	19,538 58
Nedelac Tel. Co	Témiscamingue-Nord	606 00		1,025 00	351 50	351 50		22	2	110 75
Nicolet Tel. Co	Nicolet	6,000 00		6,000 00	700 00	400 00		78	2	425 00

† Estimé. * Province de Québec seulement.

TABLEAU 3.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	A Magneto	Nombre.	Montant.
Québec—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
New London Tel. Asso	Richmond			660 19	156 24	114 65		13	1	10 00
Notre Dame de Ham Tel. Co	Notre-Dame de Ham	4,539 26	3,465 00	5,261 16	710 18	498 25		77	3	77 00
North Ham Tel. Co	North Ham	8,362 00	8,091 00	8,762 42	1,571 00	300 00		174	4	300 00
Olivers Corner Tel. Line	Magog			500 00	37 33	22 80		9	1	
Oxford Tel. Co	Sherbrooke			200 00	50 00	50 00		6		
Passumpsic Tel. Co	Passumpsic			622 76	222 24	200 84		11		
Pike River Farmers Tel. Co	Stanbridge-Station	2,000 00		2,000 00	334 00	22 00		17		
Perinet Tel. System	Woburn	2,000 00		2,000 00	300 00	300 00		12		
Pinnacle Tel. Co	Danville			1,731 00	345 00	256 86		36	2	86 35
Pontiac Tel. Co., Ltd	Shawville	11,136 78		16,754 29	925 83	702 89		259	3	650 00
Portneuf Tel. Co	St-Casimir	41,800 00		53,716 48	16,656 55	10,106 00		553	35	3,359 56
Pratte Tel. Co	St-Célestin	15,000 00		15,000 00	3,500 00	3,050 00		249	33	3,050 00
Quebec-Orleans Tel. Co	Ste-Famille			4,500 00	568 00	555 00		80	4	515 00
Richmond Tel. Co	Richmond									
Rupert and North Wakefield Tel. Co	North-Wakefield	2,500 00		2,500 00	750 00	400 00		77	4	200 00
Saguenay and Quebec Tel. Co	Chicoutimi	40,600 00	150,000 00	185,302 81	21,379 34	13,801 50		931	33	5,027 58
Scobie Private Line	Bristol			100 00	25 00	13 00		1		
Seale Tel. Line	Morin-Heights			700 00	62 40	62 40		5	2	62 40
South Durham, Bethel and Davidson Hill Tel. Co	South-Durham	600 00		600 00	10 00	10 00		7		
Soulanges Tel. Co	Pont-Chateau	3,855 00	750 00	4,396 33	641 71	681 93		43	3	681 93
Stanfold Tel. Co	Princeville	10,000 00	4,000 00	8,000 00	1,800 00	1,000 00		200	4	900 00
Stoke Tel. Asso	Stoke-Centre			600 00	120 00	15 00		12	2	
St. Armand and Stanbridge Tel. Co	Bedford			600 00	50 00	50 00		25		
St. Camille and Wolf Tel. Co	St-Camille	3,500 00	4,000 00	4,000 00	530 00	524 89		125	2	
Ste. Catherine and St. Joachim Tel. Co	Ste-Catherine			5,000 00	1,200 00	600 00		150	3	400 00
St. Claude Mutual Tel. Co	St-Claude de Richmond	2,154 00	600 00	3,365 00	482 16	307 46		49	4	48 35
St. Gabriel de Brandon Tel. Co	St-Gabriel de Brandon			3,000 00	600 00	250 00		30	1	150 00
St. George de Windsor Tel. Co	St-George de Windsor	9,600 00	1,400 00	6,230 00	650 00	190 00		192	12	260 00
St. Ephrem Tel. Co	St-Ephrem de Tring	485 00	3,550 00	4,127 15	500 83	500 83		52	6	1,035 47
St. Fortunat Tel. Co	St-Fortunat	3,319 30		3,680 00	1,008 12	118 77		106	1	
St. Fabien Tel. Co	Panet	1,000 00		1,000 00	160 00	25 00		8		
St. Henri de Mascouche Tel. Co	St-Henri de Mascouche	500 00	250 00	700 00	200 00	100 00		17		72 00
St. Helene de Chester Tel. Co	Ste-Hélène de Chester	3,700 00	1,900 00	3,700 00	900 00	900 00		90	2	140 00
St. Julien de Wolfestown Tel. Co	Wolfestown	1,800 00		1,800 00	76 00	58 00		70	2	

Ste. Julie and St. Amable Tel. Co.	Ste-Julie	525 00		25 00	75 00	75 00		20	1	72 00
Ste. Lucie Tel. Co.	St-Lucie de Doncaster			450 00				5		
St. Marie de Blandford Tel. Co.	Ste-Marie de Blandford			600 00	140 00	75 00		11	1	40 00
St. Madeline Tel. Syndicate	Ste-Madeline			375 00	18 20	18 20		14		
St. Magloire Tel. Co.	St-Magloire	900 00	450 00	900 00	475 00	100 00		8	2	100 00
St. Marc Tel. Co.	St-Marc	1,137 84		1,114 31	19 15	7 74		40	1	7 74
St. Maurice de Champlain Tel. Co.	Batiscan	35,000 00		44,417 00	7,790 00	6,036 40		200	17	3,000 00
St. Norbert d'Arthabaska Tel. Co.	St - Norbert d'Arthabaska	1,700 00	1,200 00	2,700 00	900 00	125 00		98	1	125 00
St. Ours Tel. Co., Ltd	St-Ours	1,500 00		13,000 00	1,700 00	1,000 00		130	7	700 00
St. Paul de Chester Tel. Co.	St-Paul de Chester	4,000 00	15,000 00	10,000 00	2,000 00	525 00		194	3	350 00
St. Perpétue Tel. Co.	Ste-Perpétue	800 00		800 00	102 00	102 00		12	1	48 00
St. Philémon Tel. Co.	Berthier	1,050 00	1,050 00	7,000 00	1,250 00	450 00		80	10	150 00
St. Romain Tel. Co.	St-Romain de Winslow	780 00	1,920 00	1,720 00	50 00	50 00		48	4	60 00
St. Sebastien d'Iberville Tel. Co.	St-Sebastien	2,520 00		5,530 00	1,490 50	440 00		130	4	505 00
St. Sabine d'Iberville Tel. Co.	Ste-Sabine d'Iberville	15,981 41		15,981 41	1,897 00	1,897 00		203		
St. Samuel and Ste-Clothilde de Horton Tel. Co.	Ste-Clothilde de Horton			5,459 00	334 27	24 75		60	4	24 75
St. Remi de Tingwick Tel. Co.	St-Remi de Tingwick	2,500 00		2,500 00	60 00	60 00		50	2	60 00
St. Zepherin Tel. Co.	St-Zephirin	525 00		525 00	332 00	145 00		25		
South Ham Tel. Co.	South-Ham	400 00						38		
Tipping Private Line	Clarenceville	6,000 00		6,000 00	1,100 00	200 00		110		
Tourist and River du Loup Falls Tel. Asso.	St-Paulin	10,500 00		10,500 00	3,005 57	1,160 92		175		
Upper Lachute Tel. Co.	Lachute	750 00		750 00	60 00	60 00		12		
Valcourt Tel. Co.	Valcourt	6,000 00	6,000 00	6,000 00	1,200 00	680 00		64	4	500 00
Vale Perkins and Mansonville Tel. Line	Vale Perkins			300 00	50 00	35 00		5		
Villeneuve Private Line	Lavaltrie			300 00	150 00	130 00		10	2	90 00
Wakefield and Masham Tel. Co.	Masham Mills	3,250 00	3,250 00	3,250 00	993 07	903 49		82	4	284 12
Warwick Tel. Co.	Warwick	2,000 00		8,000 00	2,275 00	1,310 00		165	4	725 00
Weedon Tel. Co.	Weedon Station	1,750 00	1,000 00	1,660 00	328 98	328 98		37	2	217 88
Wheeler Private Line	St-Jovite			500 00	25 00	25 00		6		
Windsor Tel. Co.	Windsor	3,600 00		3,600 00	116 00	116 00		70	3	116 00
Wright and Pontiac Tel. Co.	Luskville	6,230 65	600 00	6,889 43	1,394 67	791 41		108	3	560 00
Yamaska Tel. Co.	St-Guillaume d'Upton	4,500 00	3,500 00	7,777 45	2,136 13	1,638 43		75	4	800 00
Total		19,375,960 69	11,704,041 35	38,590,730 66	9,824,437,02	7,495,118 28	62,948	29,544	3,723	1,924,682 23

TABLEAU 4.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé.	Urbaines. Fil de cuivre.				Rurales. Galvanisé.	Rurales. Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Arundel Development Co., Ltd	Arundel						135·00				
Asbestos Tel. Co	Asbestos	4·00					5·00				
Beauce Tel. Co	Beauceville	161·00	37·00				140·00				
Bell Tel. Co., Ltd	Montréal			35,937·00	183,877·00	294·00	47,012·00				
Belleview Tel. Syndicate	Sherbrooke						3·50				
Belvedère Tel. Co	Sherbrooke						4·00				
Blanchard Tel. Co	St-Marc						3·00				
Bonaventure & Gaspé Tel. Co	New-Carlisle	308·00	45·00			1·50	390·00	390·00			
Brompton Paper & Pulp Co. Private Line	East-Angus	5·00					45·00				
Brunette Private Line	Rivière St-Charles						16·00				
Boisvert Private Line	Douville						5·00				
Canadian Tel. Co	Sawyerville	275·00	60·00				990·00				
Centreville Tel. Co	Lachute-Mills						4·50				
Charlevoix & Saguenay Tel. Co., Ltd	Murray-Bay						838·00	270·00	500·00		5·00
Chenier Tel. Co	Tingwick						111·00	1·00			
Chateau-Richer Tel. Syndicate	Chateau-Richer						2·50				
Clarenceville North Tel. Co	Clarenceville						2·00				
Clarenceville & Wolf Ridge Tel. Co	Clarenceville						10·00				
Citizens Tel. Co	Dunham						480·00				
Clarenceville & Nuts Corners Tel. Co	Clarenceville						26·00				
Clarenceville & St-Thomas Local Tel. Co.	Clarenceville						19·00				
Chatham Tel. Co	Brownsburg						11·40				
Cherry River Tel. Co	Magog						12·00				
Compton Mutual Tel. Co	Compton						10·00				
Courcelles Tel. Co	Courcelles						10·00				
Crystal Lake Tel. Co	Magog						7·00				
Daigle Tel. Co	Manseau						8·00				
Danis Private Line	Barrette	19·00	2·00	300·00			92.00				
Daveluyville Tel. Co	Daveluyville	20·00					65·00				
D'Israeli Local Tel. Co	D'Israeli						15·00				
Dixville Tel. Co	Dixville						10·00				
Drummondville Tel. Co., Ltd	Drummondville			25·00			68·00				
Eastern Townships Tel. Co	Sherbrooke	390·00		922·00	71·00		1,101·00	227·00			

East Wakefield Tel. Co	Wakefield						55·00				
Eustis Mining Co	Eustis						15·00	5·00			
Farmers Tel. Co	Howick Station			245·00			817·00	23·00			
Farrellton Tel. Co	Farrellton						122·00	10·00			
Fleming Tel. Line	Kirks Ferry						2·50				
Fortierville Tel. Co	Fortierville						7·00				
Foster & Bondville Private Line	Foster						10·00				
Fitch Bay Tel. Line	Fitch Bay						35·00				
Garon Private Line	St-Grégoire						38 00				
Garthby Local Tel. Co	Garthby Station						60·00				
Geneva Tel. Assn	Geneva						40·00				
Girouard Private Line	St-Barnabé Sud						18·00				
Graham Private Line	St-Jovite	3·50					8·50				
Henryville Tel. Co	Henryville						57·00				
Hill Head Tel. Co	Lachute						3·00				
Hill Tel. Line	St-Armand Ouest						360·00				
Kamouraska Tel. Co	Fraserville	1,500·00	130·00	800·00			2,000·00		800·00		
Katevale Tel. Co	Katevale						9·00				
Kingsey Tel. Co	St-Felix de Kingsey	50·00		1·00			809·00				
Lambton Tel. Co	Lambton			25·00			45·00				
Lachute Rural Tel. Co	Lachute						48·00				
Lachute East Mutual Tel. Assn	Lachute						2·50				
Lac L'Achigan Tel. Assn	Montréal						8·00				
L'Avenir Tel. Co	L'Avenir						136·00				
La Conception Tel. Co	La Conception						21·00				
Lake Valley Tel. Assn	Asbestos						6·00				
Laurentide Tel. Co	Pointe-Gatineau	3·00					24·00				
La Tuque Falls Tel. Co	La Tuque						2·75		6·00		
Lake St. Jean & Chicoutimi Tel. Co	St-Joseph d'Alma	40·00					560·00				
Lievre River Tel. Co	Buckingham	67·00						92·00			
Little Nation Tel. Co	Cheneville	3·00					40·00				
L'Epiphanie Tel. Co	L'Epiphanie						15·00				
Lotbinière & Nicolet Tel. Co	Deschaillons	37·00					11·00		25·25		
Legault Private Line	Ile Perrot Nord						8·00				
Magog & Stanstead Tel. Assn	Fitch Bay						15·00				
Maniwaki Tel. Co	Maniwaki		5·00				23·00				
Maniwaki Electric Tel. Co	Maniwaki		14·00				200·00				
Mayo & Blanche Tel. Co., Ltd	Blanche						14·00				
Megantic People's Tel. Co	Rectory Hill						700·00				
Melbourne Ridge Tel. Co., Ltd	Kingsbury						44·00				
Milby Tel. Co	Lennoxville						20·00				
Miltimore Tel. Co	Sweetsburg						150·00	20·00			
Mountain View Tel. Assn	Sherbrooke						18·50				
Mount Royal Tel. Co	St-Laurent	100·00		30·50			32·00				
National Tel. Co	Levis			500·00	75·00		3,471·00	854·00			
Nedelac Tel. Co	Nord-Temiskaming						24·00				
Nicolet Tel. Co	Nicolet						17·00		45·00		
New London Tel. Assn	Richmond						10·00				
Notre Dame de Ham Tel. Co	Notre Dame de Ham						20·00				
North Ham Tel. Co	North Ham						227·00				

TABLEAU 4—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Québec—Fin.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Oliver's Corner Tel. Line	Magog						17·00				
Oxford Tel. Co	Sherbrooke						4·00				
Passumpsic Tel. Co	Passumpsic						9·90				
Pike River Farmers' Tel. Co	Stanbridge-Station						17·00				
Perinet Tel. System	Woburn						60·00				
Pinnacle Tel. Co	Danville						43·00			1.00	
Pontiac Tel. Co., Ltd	Shawville	23·00					363·00				
Portneuf Tel. Co	St-Casimir						200·00				
Pratte Tel. Co	St-Celestin						175·00	10·00			
Quebec-Orleans Tel. Co	Ste-Famille						60·00				
Richmond Tel. Co	Richmond										
Rupert & North Wakefield Tel. Co	North-Wakefield						38·00				
Saguenay & Quebec Tel. Co	Chicoutimi	403·00	184·00	128·00			489·00	180·00			
Scobie Private Line	Bristol						2·25				
Seale Tel. Line	Morin-Heights						6·00				
South Durham, Bethel & Davidson Hill Tel. Co	South-Durham						17·00				
Soulanges Tel. Co	Pont-Chateau						42·75	0·25			1·00
Stanfold Tel. Co	Princeville	20·00					110·00				
Stoke Tel. Assn	Stoke-Centre						15·00				
St. Armand & Stanbridge Tel. Co	Bedford						18·50				
St. Camille & Wolfe Tel. Co	St-Camille						50·00				
Ste. Catherine & St. Joachim Tel. Co	Ste-Catherine						50·00				
St. Claude Mutual Tel. Co	St-Claude de Richmond						47·50				
St. Gabriel de Brandon Tel. Co	St-Gabriel de Brandon						30·00				
St. George de Windsor Tel. Co	St-George de Windsor						38·00				
St. Ephrem Tel. Co	St-Ephrem de Tring						20·00		5·00		
St. Fortunat Tel. Co	St-Fortunat						77·00				
St. Fabien Tel. Co	Panet						14·00				
St. Henri de Mascouche Tel. Co	St-Henri de Mascouche	1·00					3·00				
Ste. Hélène de Chester Tel. Co	St-Helene de Chester						24·00				
St. Julien de Wolfestown Tel. Co	Wolfestown	5·00					24·00				
Ste. Julie & St. Amable Tel. Co	Ste-Julie	2·00					12·00				

Ste. Lucie Tel. Co	Ste-Lucie de Doncaster						10·00				
Ste. Marie de Blandford Tel. Co	Ste-Marie de Blandford						7·00				
St. Madeline Tel. Syndicate	Ste-Madeline						9·00				
St. Magloire Tel. Co	St-Magloire						8·00				
St. Marc Tel. Co	St-Marc						26·00				
St. Maurice de Champlain Tel. Co	Batiscan	200·00		47·00			191·00	15·00			
St. Norbert d'Arthabaska Tel. Co	St-Norbert d'Arthabaska						12·00				
St. Ours Tel. Co., Ltd	St-Ours						200·00	10·00	2·00	4·25	1·50
St. Paul de Chester Tel. Co	St-Paul de Chester						250·00				
St. Perpetue Tel. Co	Ste-Perpétue						14·00				
St. Philemon Tel. Co	Berthier						68·00				
St. Romain Tel. Co	St-Romain de Winslow						14·00				
St. Sabastien d'Iberville Tel. Co	St-Sebastien						59·00				
St. Sabine d'Iberville Tel. Co	St-Sabien d'Iberville						140·00	15·00	50·00		
St. Samuel & St. Clothilde de Horton Tel. Co	Ste-Clothilde de Horton						32·00				
St. Remi de Tingwick Tel. Co	St-Rémi de Tingwick						13·00				
St. Zephirin Tel. Co	St-Zéphirin						18·00				
South Ham Tel. Co	South-Ham						45·00				
Tipping Private Line	Clarenceville						21·00				
Tourist & River du Loup Falls Tel. Assn.	St-Paulin	255·00		5·00			368·00				
Upper Lachute Tel. Co	Lachute						16·00				
Valcourt Tel. Co	Valcourt						40·00				
Vale Perkins & Mansonville Tel. Line	Vale-Perkins						8·00				
Villeneuve Private Line	Lavaltrie						6·00				
Wakefield & Masham Tel. Co	Masham-Mills						67·00				
Warwick Tel. Co	Warwick						65·50				
Weedon Tel. Co	Weedon-Station						6·00				
Wheeler Private Line	St-Jovite						10·00				
Windsor Tel. Co	Windsor						11·00				
Wright & Pontiac Tel. Co	Luskville						49·00				
Yamaska Tel. Co	St-Guillaume d'Upton	62·00					60·00				
Total		3,965·50	477·00	38,965·00	139,023·00	295·50	65,949·55	2,122·25	1,433·00	5·25	7·50

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur, en fils, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magneto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Alameda Tel. Co.	Alameda	6,925 00		6,900 00	1,324 00	1,170 00	76	1	400 00	398 00
Allan Tel. Co.	Allan	12,000 00		9,000 00	2,431 00	2,268 00	86	1	1,362 00	211 00
Allindale Tel. Co.	Sintaluta	1,908 00		1,824 00	196 00	153 00	21	1	31 00	56 00
Aberdeen Tel. Co.	Aberdeen	1,475 00		1,480 00	180 00	98 00	10		25 00	38 00
Adelaide Tel. Co.	Rouleau	2,300 00		2,312 00	288 00	244 00	24			51 00
Audrey Tel. Co.	Carievale	1,525 00		1,500 00	112 00	110 00	15		18 00	34 00
Arm River Tel. Co.	Girvin	2,000 00		2,300 00	445 00	370 00	20	2	35 00	47 00
Abbotsford Tel. Co.	Wolseley	5,850 00		5,073 00	400 00	405 00	37	1	175 00	142 00
Ambassador Tel. Co.	Nokomis	1,700 00		1,730 00		65 00	17		25 00	34 00
Argyle Tel. Co.	Craik	1,700 00		2,078 00	231 00	141 00	17		18 00	44 00
Ardath Tel. Co.	Ardath	5,075 00		4,625 00	905 00	705 00	47	1	751 00	67 00
Aberdeen S. E. Tel. Co.	Aberdeen	1,500 00		1,200 00	48 00	48 00	9			25 00
Arm Tel. Co.	Craik	1,300 00		1,163 00	324 00	259 00	11		25 00	24·00
Asquith Tel. Co.	Asquith	2,300 00		2,038 00		5 00	22			46·00
Arat Tel. Co.	Regina	1,750 00		1,650 00		32 00	11		32 00	23·00
Arcadia Tel. Co.	Indian-Head	2,375 00		2,354 00	356 00	228 00	19	1	55 00	45·00
Avonhurst Tel. Co.	Qu'Appelle	4,950 00		5,511 00	511 00	230 00	28			160·00
Adanac Tel. Co.	Adanac		5,500 00	5,114 00	265 00	135 00	27	1	125 00	75·00
Ardine Tel. Co.	Wawota		2,200 00	2,032 00	125 00	84 00	11			13·00
Assiniboia Tel. Co.	Assiniboia		8,250 00	6,500 00	235 00	82 00	36			102·00
Alameda Independent Tel. Co.	Alameda	20,000,00		1,350 00	512 00	275 00	33	2	720 00	7·00
Abernethy Municipal Tel. Co.	Abernethy		3,000 00	3,500 00	1,420 00	1,284 00	50	3		3·00
Brownhill Tel. Co.	Grenfell	2,675 00		2,691 00	509 00	528 00	23			55·00
Beaver Creek Tel. Co.	Hanley	1,325 00		1,044 00	205 00	117 00	11		10 00	24·00
Buffalo Hill Tel. Co.	Southey	2,275 00		2,650 00	637 00	598 00	11	1	25 00	51·00
Boggy Creek Tel. Co.	Lumsden	2,775 00		3,880 00	856 00	805 00	25	1	76 00	60·00
Bee Line Tel. Co.	Abernethy	1,325 00		1,118 00	126 00	87 00	8			18·00
Broadway Tel. Co.	Belle-Plain	1,100 00		1,078 00	30 00	31 00	12			22·00
Belbeck Tel. Co.	Moosejaw	4,000 00		3,776 00	61 00	215 00	28	1	94 00	112·00
Balcarres S. Tel. Co.	Balcarres	3,500 00		5,000 00	391 00	123 00	35		115 00	84·00
Balcarres N. Tel. Co.	Balcarres	875 00		875 00	43 00	41 00	7	3	27 00	14·00
Balcarres W. Tel. Co.	Balcarres	1,250 00		1,006 00	24 00	15 00	9		15 00	19·00
Buffalo Lake Tel. Co.	Tuxford	3,475 00		3,375 00	713 00	809 00	25	1	66 00	80·00
Broderick Tel. Co.	Broderick	6,875 00		7,009 00	2,003 00	1,974 00	56		200 00	227·00
Bellevue Tel. Co.	Rouleau	1,775 00		1,315 00	132 00	97 00	11		24 00	31·00

Buffalo Head Tel. Co.	Arcola	3,750 00		3,800 00	687 00	369 00	29		158 00	68·00
Bonnie Blink Tel. Co.	Pense	1,199 00		1,057 00	192 00	188 00	12	1	4 00	24·00
Brownlee, Lake Valley & Eskbank Tel. Co.	Eskbank	2,500 00		2,766 00	414 00	226 00	23		18 00	59 00
Browning Tel. Co.	Kisbey	4,350 00		4,800 00	1,026 00	984 00	23		115 00	97·00
Brownlee-Avonmore Tel. Co.	Brownlee	1,950 00		1,957 00	133 00	124 00	19			43·00
Buffalo Plains Tel. Co.	Windthorst	3,400 00		3,643 00	500 00	110 00	25	1	30 00	72·00
Benson Tel. Co.	Estevan	6,825 00		5,800 00	1,379 00	1,094 00	46	1	138 00	160·00
Bredenbury Tel. Co.	Bredenbury	450 00		480 00	20 00	32 00	4			10·00
Boharm West Tel. Co.	Moosejaw	2,510 00		2,371 00	400 00	320 00	21		75 00	67·00
Bloomfeldt Tel. Co.	Sedley	4,250 00		4,287 00	817 00	504 00	32			80·00
Bode Tel. Co.	Swift-Current	2,160 00		2,100 00	110 00	114 00	14		15 00	42·00
Breadalbane Tel. Co.	Caron	3,750 00		3,003 00		286 00	31	1	92 00	65·00
Brooklyn Tel. Co.	Tate	3,125 00		2,935 00	561 00	130 00	17			49·00
Baring Tel. Co.	Baring	1,875 00		1,894 00	147 00	91 00	14			37·00
Brookdale Tel. Co.	Moosejaw	1,125 00		1,077 00	108 00	12 00	9			17·00
Beverley Tel. Co.	Beverley	1,050 00			57 00	18 00	11		5 00	19·00
Balcarres-Hill Head Tel. Co.	Balcarres		3,200 00	3,268 00	85 00	85 00	22			46·00
Beatty Tel. Co.	Melfort		8,500 00	7,430 00	258 00	232 00	47	1	100 00	151·00
Beaver Tel. Co.	Yorkton		15,000 00	15,000 00	565 00	161 00	73			342·00
Bell Tel. Co.	Regina		4,200 00	3,800 00	100 00		20			60·00
Bethune South West Tel. Co.	Bethune		6,000 00	5,826 00	440 00	214 00	30			87·00
Beverley Tel. Co.	Beverley		2,200 00	2,290 00	77 00	85 00	11			25·00
Bienfait Tel. Co.	Bienfait		4,000 00	3,651 00	446 00	335 00	20	1	134 00	49·00
Black Lake Tel. Co.	Bladworth		3,600 00	3,482 00	160 00	103 00	16			48·00
Blackley Tel. Co.	Sutherland		6,000 00	5,377 00	267 00	181 00	23			88·00
Bladworth Tel. Co.	Bladworth		2,000 00	1,848 00	98 00	84 00	10			22·00
Bonnie View Tel. Co.	Loreburn		5,400 00	4,900 00	232 00	272 00	25	1	33 00	86·00
Bounty Tel. Co.	Bounty		11,000 00	11,600 00	395 00	715 00	49	1	333 00	152·00
Bright Tel. Co.	Loreburn		4,200 00	4,533 00	150 00	110 00	24			70·00
Brookside Tel. Co.	Wapella		7,000 00	6,979 00	765 00	624 00	34			169·00
Bulyea Tel. Co.	Bulyea		3,000 00	2,640 00	103 00	85 00	15			38·00
Buck Lake Farmers Tel. Co.	Milestone	1,150 00		933 00	246 00	141 00	21			28·00
Balcarres Municipal Tel. Co.	Balcarres		3,500 00	3,500 00	1,105 00	1,040 00	54	2	445 00	6·00
Coulee Tel. Co.	Pense	1,300 00		1,250 00	234 00	229 00	13			14·00
Coburg Tel. Co.	Moosejaw	750 00		750 00	74 00	74 00	6			16·00
Corinne Tel. Co.	Milestone	3,075 00		3,300 00	639 00	590 00	41			105·00
Creelman Tel. Co.	Creelman	5,850 00		6,200 00	1,975 00	1,875 00	73	1	751 00	187·00
Central Tel. Co.	Tregarva	1,200 00		1,283 00	135 00	110 00	9			32·00
Condie Tel. Co.	Condie	1,425 00		1,400 00	285 00	49 00	18			32·00
Capital Tel. Co.	Regina	950 00		978 00	192 00	192 00	9			16·00
Cory Tel. Co.	Saskatoon	2,900 00		3,359 00	635 00	600 00	25	1	160 00	54·00
Chickney Tel. Co.	Abernethy	975 00		883 00	168 00	160 00	7			15·00
Carmel Tel. Co.	Moosejaw	1,750 00		1,481 00	154 00	154 00	14	2		40·00
Coulee View Tel. Co.	Grand-Coulee	1,344 00		1,500 00		123 00	12	1	106 00	24·00
Chester Tel. Co.	Moosejaw	3,350 00		4,217 00	282 00	276 00	31			104·00
Cupar Tel. Co.	Cupar	925 00		866 00	54 00	40 00	9		10 00	14·00
Cheviot Tel. Co.	Cheviot	1,100 00		1,000 00	60 00	81 00	10			25·00
Coldstream Tel. Co.	Grand-Coulee	1,500 00		1,500 00	203 00	183 00	11		15 00	28·00
Caron Tel. Co.	Caron	5,625 00		4,987 00	225 00	302 00	45	1	200 00	110·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération		Milles de fils.
							Magneto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		$ c.	Milles.
Conquest Tel. Co	Conquest	2,100 00		1,853 00	398 00	315 00	20	1	312 00	41·00
Clear Springs Tel. Co	Lobethal	625 00		400 00		46 00	4	1	15 00	11·00
Candiac Tel. Co	Candiac	4,250 00		4,670 00	182 00	48 00	30	2	240 00	93·00
Colfax Tel. Co	Colfax	1,064 00		1,064 00	12 00		7			15·00
Carnoustie Tel. Co	Rocanville		7,000 00	6,581 00	210 00	245 00	39			150·00
Casleton-Pennock Tel. Co	Saltcoats		4,500 00	4,200 00	410 00	345 00	19			66·00
Cedoux Tel. Co	Cedoux		5,000 00	4,870 00	135 00	72 00	25			69·00
Chamberlain Tel. Co	Chamberlain		10,000 00	8,845 00	360 00	250 00	50			149·00
Clear Lake Tel. Co	Semans		6,200 00	5,775 00	200 00	326 00	38	1	137 00	103·00
Colleston Tel. Co	Prince-Albert		6,200 00	6,270 00	210 00	185 00	39			120·00
Colonsay Tel. Co	Colonsay		16,000 00	15,629 00	707 00	730 00	70	1	180 00	226·00
Cotham Tel. Co	Dubuc		5,500 00	5,222 00	165 00	152 00	25			90·00
Crescent Tel. Co	Rouleau		3,000 00	3,535 00	145 00	92 00	19			57·00
Crescent View Tel. Co	Hanley		2,100 00	1,800 00	50 00	48 00	10			21.00
Crocus Belle Tel. Co	Kinley		9,000 00	8,676 00	843 00	659 00	49	1	322 00	136·00
Cullen Tel. Co	Cullen		6,700 00	5,850 00	356 00	280 00	35	1		81·00
Carievale Independent Tel. Co	Carievale	2,350 00		2,770 00	1,820 00	2,102 00	44	2	650 00	1·50
Carnduff Municipal Tel. Co	Carnduff		4,000 00	4,395 00	3,868 00	1,772 00	77	3	1,258 00	30·00
Clyde Independent Tel. Co	Portal	3,000 00		500 00			20			10·00
Dalesboro Tel. Co	Dalesboro	1,350 00		1,350 00	8 00	20 00	14	1	20 00	28·00
Drinkwater-Briercrest Tel. Co	Drinkwater	1,275 00		1,645 00	905 00	886 00	27	1	600 00	28·00
Dalmeny Tel. Co	Dalmeny	6,025 00		5,720 00		814 00	72	1	614 00	96·00
Dundurn Tel. Co	Dundurn	4,650 00		5,335 00	2,639 00	2,612 00	44		75 00	110·00
Dairy Line Tel. Co	Battleford	500 00		500 00			4			10·00
Dee Tel. Co	Abernethy	375 00		360 00	50 00	45 00	5		25 00	10·00
Duff Tel. Co	Lemberg	2,050 00		1,900 00	130 00	120 00	14		120 00	53.00
Deveron Tel. Co	Deveron	3,480 00		3,500 00	2,813 00	2,813 00	23	1	50 00	85·00
Davidson Western Tel. Co	Davidson	1,200 00		1,200 00	104 00	85 00	11			24·00
Dewdney Tel. Co	Grand-Coulee	1,100 00		1,100 00	165 00	130 00	11			18·00
Dubuc Tel. Co	Dubuc	2,630 00		2,909 00	1,021 00	1,029 00	24		15 00	65·00
Dewey Tel. Co	Macoun	2,000 00		1,711 00	154 00	257 00	18			41·00
Davis Tel. Co	Davis	1,350 00		1,808 00	180 00	84 00	14		40 00	26·00
Dafoe-Copeland Tel. Co	Dafoe		6,500 00	6,298 00	235 00	286 00	36	2	117 00	104·00
Delisle Tel. Co	Delisle		7,500 00	7,500 00	420 00		42	1	40 00	104·00
Dalrymple Tel. Co	Cupar		4,200 00	4,164 00	120 00	119 00	26			78·00

Darwin Tel. Co.	Redvers		7,800 00	5,254 00	757 00	202 00	36	1	87 00	123·00
Downing Tel. Co.	Lajord		1,800 00	1,738 00	35 00	54 00	7			20.00
Drinkwater N. E. Tel. Co.	Drinkwater		1,800 00	1,800 00	120 00	43 00	13			27·00
Dummer Tel. Co.	Dummer		12,000 00	11,180 00	1,186 00	582 00	72	2	170 00	170·00
Durham Tel. Co.	Wolseley		4,500 00	4,556 00	216 00	313 00	21	1	125 00	60·00
Duval & Dunkeld Tel. Co.	Duval		5,000 00	4,940 00	318 00	257 00	28	1	162 00	82·00
Duval & Long Lake Tel. Co.	Duval		9,500 00	9,200 00	857 00	296 00	55	1	250 00	172·00
Doukabour Independent Tel. Co.	Veregin	5,000 00		2,000 00		150 00	3			40·00
Dundurn Independent Tel. Co.	Dundurn	2,500 00		3,500 00	1,513 00	1,128 00	45	1	680 00	15·00
Edzell Tel. Co.	Saskatoon	4,775 00		4,850 00	475 00	389 00	32	1	140 00	97·00
Eastview Tel. Co.	Pasqua	2,400 00		1,552 00	78 00	81 00	13			26·00
Elmore Tel. Co.	Elmore	5,850 00		5,600 00			75	1	356 00	160·00
Ellisboro Tel. Co.	Ellisboro	3,750 00		3,665 00	256 00	230 00	32		50 00	100 00
Elgin Tel. Co.	Moosomin	700 00		700 00	72 00	70 00	9			10·00
Empire Tel. Co.	Carievale	1,120 00		1,064 00	264 00	230 00	14		10 00	29·00
Edgeley Tel. Co.	Qu'Appelle	4,500 00		4,236 00	3,002 00	2,965 00	34			207·00
East Line Tel. Co.	Abernethy	1,350 00		1,150 00	84 00	158 00	9		10 00	17·00
East Halbrite Tel. Co.	Halbrite	2,850 00		3,215 00	126 00	119 00	17			50 00
East Fillmore Tel. Co.	Fillmore	1,775 00		1,781 00	525 00	360 00	13		25 00	30·00
East Weyburn Tel. Co.	Weyburn	522 00		522 00	50 00	44 00	5			10·00
East Carlyle Tel. Co.	Carlyle	1,000 00		990 00	201 00	107 00	8			24·00
Elim Tel. Co.	Rocanville	1,600 00		1.710 00	357 00	301 00	15		25 00	40.00
Eagle Creek Tel. Co.	Asquith		9,000 00	8,837 00	564 00	374 00	41	1	150 00	170·00
East Borden Tel. Co.	Borden		7,500 00	7,347 00	347 00	252 00	37	1	60 00	145·00
East Mount Tel. Co.	Strassburg		8,000 00	6,575 00	280 00	224 00	45			123 00
Edeluae Tel. Co.	Strassburg		5,700 00	4,825 00	375 00	248 00	32			81·00
Elbow Tel. Co.	Elbow		3,000 00	2,765 00	200 00	191 00	16			35·00
Ellsworth Tel. Co.	Macoun		5,000 00	4,085 00	433 00	348 00	30			84·00
Elstow Tel. Co.	Elstow		11,000 00	10,900 00	960 00	605 00	57			220·00
Erie Tel. Co.	Craik		1,800 00	1,744 00	82 00	94 00	9			22·00
Elstow Independent Tel. Co.	Elstow	700 00		750 00	190 00	190 00	13			2·00
Fairlight Tel. Co.	Fairlight	4,000 00		4,034 00	613 00	344 00	30	2	314 00	82 00
Fleming N. Tel. Co.	Fleming	2,750 00		2,849 00	772 00	619 00	32		98 00	77·00
Fleming S. Tel. Co.	Fleming	3,550 00		4,175 00	654 00	610 00	46		18 00	93·00
Fairmede Tel. Co.	Earlswood	3,500 00		3,551 00	760 00	411 00	24	1	113 00	92·00
Forest Tel. Co.	Lumsden	3,225 00		3,250 00	512 00	448 00	32	1	254 00	95·00
Florence Tel .Co.	Carnduff	2,704 00		2,704 00	449 00	355 00	29	1	100 00	78·00
Fertile Valley Tel. Co.	Conquest	3,525 00		2,764 00	609 00	529 00	31	1	468 00	66·00
Farewell Tel. Co.	Tuxford	1,125 00		-1,300 00	150 00	100 00	10			18·00
Foam Lake Tel. Co.	Foam-Lake	550 00		750 00			15			30·00
Foster Tel. Co.	Abernethy	2,400 00		2,400 00			21			53·00
Francis Tel. Co.	Francis	3,200 00		3,247 00	689 00	620 00	24		37 00	65·00
Fairview Tel. Co.	Régina	1,025 00		1,093 00	64 00	35 00	6			26·00
Fair Play Tel. Co.	Indian-Head	1,625 00		1,611 00	401 00	392 00	15		25 00	40·00
Farmers Tel. Co.	Herbert	5,250 00		6,000 00	290 00	1,055 00	56	2	369 00	116·00
Foxleigh Tel. Co.	Régina	2,600 00		2,553 00	156 00	243 00	13	1	28 00	58·00
Farmington Tel. Co.	Hanley	1,125 00		1,200 00	55 00	56 00	11			28·00
Francis N. Tel. Co.	Francis	3,500 00		3,990 00	387 00	292 00	26	1	54 00	66·00
Ferndale Tel. Co.	Welwyn	1,625 00		2,100 00	282 00	44 00	17	1	34 00	40·00
Fish Creek Tel. Co.	Aberdeen	1,125 00		1,032 00	38 00	112 00	8			24·00

TABLEAU 5—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magneto.	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	Milles.
Fletewode Tel. Co.	Kennedy	3,175 00		3,258 00	745 00	698 00	18	1	101 00	67·00
Fargo Tel. Co.	Craik		2,400 00	2,240 00	140 00	92 00	10			25·00
Fields Tel. Co.	Heward		2,800 00	2,802 00	295 00	162 00	15			36·00
Finnie Tel. Co.	Lemberg		5,500 00	4,948 00	293 00	247 00	23	1	55 00	94 00
Fishing Lake Tel. Co.	Wadeana		2,700 00	2,099 00	172 00	156 00	11			32·00
Flett's Springs Tel. Co.	Melfort		25,000 00	24,762 00	949 00	724 00	108			443.00
Forward Tel. Co.	Forward		7,500 00	6,860 00	626 00	305 00	35	1	243 00	98·00
Foxbury Tel. Co.	Craik		8,000 00	8,000 00	165 00	87 00	33			140.00
Francis E. Tel. Co.	Francis		9,000 00	8,146 00	183 00	36 00	42			136·00
Froude Tel. Co.	Froude		7,200 00	6,800 00	405 00	258 00	41	1	40 00	124·00
Fort Pelly Independent Tel. Co.	Pelly	695 00					9			15·00
Fleming Independent Tel. Co.	Fleming	2,000 00		1,864 00	1,188 00	1,072 00	30	1	585 00	30·00
Farmers N. E. Independent Tel. Co.	Milestone	950 00		965 00	122 00	122 00	12			22·50
Fairlight Independent Tel. Co.	Fairlight	725 00		1,000 00	340 00	140 00	17		136 00	10·00
Gray Milestone Tel. Co.	Milestone	2,100 00		2,329 00	210 00	207 00	30		50 00	110·00
Golden Flat Tel. Co.	Pitman	3,325 00		3,091 00	208 00	30 00	18	1	25 00	64·00
Glen Ewan Tel. Co.	Glen Ewan	9,300 00		10,500 00	3,127 00	2,742 00	86		1,450 00	285·00
Greendale Tel. Co.	Boharm	1,350 00		1,067 00	215 00	270 00	9			24·00
Greenfell Tel. Co.	Greenfell	2,175 00		2,093 00	588 00	496 00	20		25 00	37·00
Grassmere Tel. Co.	Qu'Appelle	1,500 00		1,500 00	85 00	84 00	13			28·00
Graytown Tel. Co.	Windthorst	2,625 00		3,066 00	607 00	483 00	22		74 00	59·00
Glenside Tel. Co.	Glenside	3,000 00		2,928 00	262 00	246 00	19		25 00	48·00
Grand View Tel. Co.	Moosejaw	966 00		910 00	72 00	70 00	6			28·00
Garden Valley Tel. Co.	Outlook		4,000 00	3,981 00	125 00		26			56·00
Gilead Tel. Co.	Hanley		1,700 00	1,632 00	164 00	133 00	9			22·00
Gledhow Tel. Co.	Delisle		9,200 00	9,750 00	450 00	485 00	41	2	130 00	148·00
Glen Adelaide Tel. Co.	Wawota		7,700 00	7,750 00	318 00	311 00	37			135·00
Goodwater Tel. Co.	Goodwater		5,000 00	4,455 00	270 00	221 00	26			76·00
Gores Tel. Co.	Ogema		2,000 00	1,744 00	67 00	32 00	8			36·00
Govan Tel. Co.	Govan		15,000 00	15,155 00	2,116 00	1,328 00	78	1	831 00	274·00
Graham-Chatsworth Tel. Co.	Saltcoats		6,500 00	6,181 00	308 00	230 00	29	1	105 00	104·00
Grand Bend Tel. Co.	Weyburn		7,000 00	5,638 00	607 00	230 00	27			98·00
Green Farm Tel. Co.	Herbert		7,500 00	7,936 00	420 00	350 00	38			155·00
Great Deer Tel. Co.	Borden		8,500 00	7,945 00	223 00	281 00	45	1	209 00	123·00
Grimes Tel. Co.	Lampman		2,300 00	2,049 00	77 00	80 00	10			19·00

Guernsey Tel. Co	Guernsey		10,500 00	10,215 00	760 00	530 00	55			185·00
Grangers Tel. Co	Delisle	1,700 00		1,426 00	180 00	132 00	12			32·00
Grand Prairie Tel. Co	Eyebrow	1,800 00		1,800 00	242 00	193 00	18		50 00	36·00
Glen Ewan Independent Tel. Co	Glen Ewan	850 00		1,200 00	551 00	74 00	27	2	316 00	9·25
Govan Independent Tel. Co	Govan	600 00		467 00	1,330 00	1,206 00	67		150 00	
Gainsboro Municipal Tel. Co	Gainsboro		3,000 00	3,300 00	832 00	876 00	34		660 00	40·00
Haycreek Tel. Co	Maple Creek	950 00		950 00	12 00		7			33·00
Hanley Tel. Co	Hanley	2,525 00		2,880 00	564 00	497 00	17		273 00	67·00
Huron & Clinton Tel. Co	Tuxford	3,375 00		3,724 00	886 00	835 00	27	2	284 00	85·00
Hill Farm Tel. Co	Lemberg	4,125 00		4,125 00	480 00	254 00	32	2	50 00	95·00
Hepburn Tel. Co	Hepburn	6,820 00		6,447 00	560 00	235 00	72		310 00	156 00
Huronville Farmers Tel. Co	Huronville	3,875 00		3,639 00	670 00	575 00	34	1	200 00	91·00
Hope Tel. Co	Abernethy	750 00					5			12·00
Heward Tel. Co	Heward	3,925 00		3,925 00	1,227 00	310 00	37	2	285 00	80·00
Highview Tel. Co	Dumas	2,750 00		3,760 00	830 00	705 00	27	2	215 00	80·00
Holdonian Tel. Co	Francis	1,125 00		1,100 00			9			18·00
Heil's Lake Tel. Co	Lemberg	2,600 00		2,200 00		317 00	20	1	196 00	54·00
Hursh Tel. Co	Macoun	800 00		783 00	142 00	154 00	8			18·00
Hazelcliffe Tel. Co	Hazelcliffe	950 00		801 00	105 00	36 00	11			27·00
Hayes Tel. Co	Nokomis	800 00		847 00		33 00	18			15·00
Hanson Tel. Co	Lajord		4,000 00	3,706 00	108 00	60 00	19			49·00
Heron Tel. Co	Maryfield		4,200 00	4,283 00	140 00	167 00	18			70·00
High Ridge Tel. Co	Kennedy		2,800 00	2,507 00	182 00	148 00	14			37·00
Hildahl Tel. Co	Estevan		5,500 00	5,279 00	428 00	273 00	22	1		96·00
Hill Crest Tel. Co	Bladworth		2,600 00	2,600 00	130 00	124 00	11			15·00
Hillsdale Tel. Co	Simpson		4,500 00	4,279 90	153 00		23			75·00
Hume Tel. Co	Hume		4,000 00	3,400 00	121 00	96 00	16			39·00
Huron Tel. Co	Tugaska		7,500 00	7,500 00	408 00	350 00	43			93·00
International Tel. Co	North Portal	700 00		685 00	141 00	136 00	8		13 00	22·00
Inglewood Tel. Co	Qu'Appelle	5,000 00		4,891 00	785 00	551 00	39		80 00	108·00
Ideal Tel. Co	Griffin		6,800 00	6,269 00	161 00	113 00	24			116·00
Industrial Tel. Co	Bradwell		2,000 00	1,717 00	96 00	39 00	11			21·00
Innes Tel. Co	Griffin		4,000 00	3,212 00	95 00	37 00	20			62·00
Ivanhoe Tel. Co	Moosomin		3,800 00	3,715 00	145 00	114 00	28			45·00
Juniata Tel Co	Juaniata		5,900 00	5,795 00	337 00	339 00	41	2	227 00	81·00
Kenlis Tel. Co	Kenlis	1,250 00		1,250 00	414 00	308 00	15	2	75 00	42 00
Kenilworth Tel. Co	Pense	1,200 00		1,126 00	198 00	220 00	13			25·00
Kinley Tel. Co	Kinley	1,375 00		1,361 00	456 00	504 00	12	1	49 00	24 00
Kendalton Tel. Co	Wapella	1,250 00		1,180 00	180 00	102 00	10		5 00	27·00
King Edward Tel. Co	Régina	1,475 00		1,870 00	204 00	193 00	12	1	74 00	26·00
Key West Tel. Co	Ogema	4,000 00		4,037 00	456 00	325 00	39			111·00
Kindersley Tel. Co	Kindersley	1,800 00		1,800 00		200 00	15	1	75 00	38·00
Kennedy-High View Tel. Co	Kennedy	1,350 00		1,233 00	162 00	70 00	10		10 00	32·00
Kandahar Tel. Co	Kandahar		6,000 00	6,000 00	165 00	162 00	30			68·00
Kansas Tel. Co	Drake		3,500 00	3,186 00	199 00	195 00	18	1	25 00	46·00
Keelerville Tel. Co	Keeler		8,800 00	8,452 00	1,021 00	774 00	54	2	611 00	145·00
Kenaston Tel. Co	Kenaston		11,000 00	10,717 00	583 00	496 00	52	1	221 00	150·00
Khedive Tel. Co	Khedive		6,000 00	6,000 00	78 00	67 00	43	1		72·00
Kindred Tel. Co	Holdfast		5,000 00	5,032 00	306 00	315 00	27			74·00
Long Grade Tel Co	Milestone	760 00		760 00			12			22·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recette.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunératien.		Milles de fils.
							Magneto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
Lang Mutual No. 1 Tel Co	Lang	630 00		630 00		40 00	16			16·00
Lang Mutual No. 2 Tel, Co	Lang	640 00		474 00		27 00	16		27 00	16·00
Lang Mutual No. 3 Tel. Co	Lang	1,050 00		900 00		67 00	14			13·00
Lang Mutual No. 4 Tel. Co	Lang	1,300 00		1|300 00	122 00	115 00	26			28·00
Lang Mutual No. 5 Tel. Co	Lang	1,500 00		1,700 00		82 00	28			34·00
Lake Centre Tel. Co	Strassburg	6,000 00		5,500 00	400 00	416 00	40	1	150 00	124·00
Laird Tel. Co	Laird	5,700 00		5,302 00	926 00	2,000 00	54	1	580 00	130·00
La Q i Parle Tel. Co	Midale	6,800 00		6,800 00	1,553 00	799 00	66			167·09
Lumsden Beach Tel. Co	Lumsden	2,400 00		1,725 00		286 00	23	1	132 00	37·00
Lake Tel. Co	Abernethy	600 00		650 00	75 00	77 00	8			14·00
Livingstone Tel. Co	Brownlee	1,315 00		1,312 00	91 00	83 00	11	1	45 00	25·00
Laura Tel. Co	Laura	7,600 00		6,810 00	1,955 00	1,704 00	78	1	750 00	170·00
Little Bluff Tel. Co	Moosomin	1,525 00		2,300 00	591 00	491 00	15			41·00
Loretta Tel. Co	Dalmeny	700 00		681 00		60 00	7	3	13 00	13·00
Luton Tel. Co	Dubuc	850 00		839 00	135 00	135 00	8			19·00
Lorlie Tel. Co	Lorlie	1,650 00		1,571 00	125 00	107 00	13	1	44 00	36·00
Last Mountain Tel. Co	Semans	3,450 00		3,580 00	506 00	319 00	27		75 00	80·00
Laford Tel. Co	Laford		3,000 00	2,945 00	70 00	56 00	16			40·00
Lampman Tel. Co	Lampman		8,000 00	7,446 00	450 00	279 00	51			117·00
Lampman North Tel. Co	Lampman		3,000 00	2,786 00	90 00	82 00	18	2	75 00	38·00
Landon Tel. Co	Lampman		5,700 00	5,700 00			27			62·00
Langbank Tel. Co	Langbank		6,500 00	6,572 00	333 00	287 00	47			117·00
Lanigan Tel. Co	Lanigan		2,000 00	1,900 00	55 00	100 00	11			22·00
Watham Tel. Co	Osage		6,200 00	4,815 00	361 00	309 00	26			104·00
Little Maniton Tel. Co	Watrous		3,700 00	3,200 00	125 00	180 00	16			51·00
Lynne Tel. Co	Langham		8,300 00	6,845 00	140 00	93 00	28			100·00
Laura Indep. Tel. Co	Laura	1,000 00		1,000 00			14			0·75
Lumsden Indep. Tel. Co	Lumsden	2,400 00		5,184 00	3,485 00	2,810 00	109	5	1,894 00	10·00
Maple Leaf Te. Co	Tuxford	3,000 00		3,200 00	310 00	300 00	24	1	220 00	78·00
Moosomin East Tel. Co	Moosomin	800 00		1,100 00	173 00	162 00	11		39 00	22·00
Moosomin Tel. Co	Moosomin	3,600 00		4,244 00	821 00	746 00	52		65 00	137·00
McTaggart Tel. Co	McTaggart	4,825 00		5,000 00	1,978 00	1,957 00	68	1	1,186 00	126·00
Moosejaw, Granton & Blue Hill Tel Co	Moosejaw	5,550 00		6,749 00	71 00	249 00	57	4	222 00	184·00
Minnesota Tel. Co	Vanscoy	1,150 00		1,547 00	145 00	79 00	20			60·00

Markinch Tel. Co	Markinch	2,500 00		3,272 00	717 00	120 00	23	1	70 00	62·00
McFarlane Te. Co	Nokomis	1,200 00		1,380 00	77 00	78 00	12		10 00	30·00
Meadowvale Tel. Co	Saltcoats	500 00		470 00	205 00	103 00	8		12 00	18·00
McLean Tel. Co	McLean	1,500 00		1,800 00	250 00	146 00	25		72 00	35·00
Midway Tel. Co	Strassburg	1,750 00		1,287 00	252 00	121 00	14			33·00
Mount Pisgah Tel. Co	Balcarres	600 00		510 00	53 00	71 00	8			18·00
Maple Grove Tel. Co	Cupar	1,050 00		1,086 00	182 00	135 00	10			24·00
Markinch North Tel. Co	Markinch	1,600 00		1,280 00	160 00	80 00	16			30·00
Markinch South Tel. Co	Markinch	1,100 00		1,043 00	325 00	185 00	10		20 00	23·00
Mountain Side Tel. Co	Strassburg	500 00		489 00	75 00	36 00	5			16·00
Montgomery Tel. Co	Kennedy	700 00		498 00	80 00	71 00	5			18·00
Manor Tel. Co	Manor		10,000 00	9,535 00	686 00	464 00	60			150·00
Maple Valley Tel. Co	Davidson		4,200 00	4,327 00	733 00	501 00	22			136·00
Marquis Tel. Co	Marquis		10,000 00	9,375 00	360 00	313 00	60	1	165 00	136·00
Maryfield Tel. Co	Maryfield		7,000 00	6,405 00	192 00	170 00	35	1	31 00	106·00
McGregor Tel. Co	Macoun		4,200 00	6,359 00	394 00	218 00	33			68·00
Morris Tel. Co	Osage		5,500 00	4,664 00	218 00	209 00	30			72·00
Morse Tel. Co	Morse		15,000 00	15,000 00	1,270 00	696 00	70	1	225 00	174·00
Milestone Farmers Tel. Co	Milestone	2,160 00		3,353 00	3,467 00	3,364 00	65	3	2,137 00	12·00
Milestone S.W. Indep. Tel. Co	Milestone	2,025 00		1,991 00	309 00	306 00	27		27 00	35·00
Maryfield Indep. Tel. Co	Maryfield	1,735 00		1,826 00	152 00	152 00	27	3	83 00	10·00
Maple Creek Indep. Tel. Co	Maple Creek	10,460 00			2,700 00	900 00	154	2	1,300 00	54·00
Midale Indep. Tel. Co	Midale	1,800 00		2,316 00	1,537 00	1,246 00	22	2	635 00	5·00
Melfort Municipal Tel. Co	Melfort		9,100 00	12,046 00	5,109 00	3,227 00	140	5	1,539 00	5·00
Moose Mountain Tel. Co	Arcola	4,775 00		4,711 00	760 00	380 00	38		96 00	146·00
MooseJaw Enterprise Tel. Co	MooseJaw	1,175 00		1,069 00	200 00	147 00	10		92 00	18·00
New Imperial Tel. Co	Imperial		26,000 00	26,000 00			151			342·00
North Regina Tel. Co	Régina	525 00		646 00		60 00	7		4 00	9·00
North Carrieval Tel. Co	Carievale	900 00		877 00	11 00	106 00	14			22·00
North Portal Tel. Co	North Portal	2,275 00		2,538 00	509 00	273 00	28		25 00	71·00
North Weyburn Tel. Co	Weyburn	3,400 00		3,420 00	257 00	548 00	31		25 00	81·00
North Pense Tel. Co	Pense	6,500 00		6,200 00	1,188 00	1,132 00	67		25 00	198·00
North Aberdeen Tel. Co	Aberdeen	525 00		517 00	106 00	63 00	5			10·00
N. Halbrite Tel. Co	Halbrite	3,475 00		4,077 00	295 00	289 00	26		60 00	63·00
N. Yorkton Tel. Co	Yorkton	5,000 00		5,686 00	672 00	300 00	45			150·00
N. Antler Tel. Co	Gainsboro	2,530 00		2,530 00	239 00	239 00	22		35 00	58·00
N. Star Tel. Co	Wapella	1,375 00		1,250 00	100 00	90 00	11	1	40 00	35·00
N. Kisbey Tel. Co	Kisbey	3,875 00		3,984 00			31			74·00
N. Craven Tel. Co	Craven	2,700 00		2,573 00	372 00	304 00	21		20 00	50·00
N. Wideawake Tel. Co	Fort-Qu'Appelle	1,398 00		1,573 00		69 00	8	1	45 00	39·00
N. Langham Tel. Co	Langham	449 00		436 00		5 00	6			10·00
N. E. Weyburn Tel. Co	Weyburn	1,200 00		1,050 00		65 00	11		10 00	21·00
Nutana Tel. Co	Saskatoon	900 00		675 00		78 00	9			11·00
New Steinbach Tel. Co	Aberdeen	1,500 00		1,040 00	140 00	145 00	8	1		32·00
New Deloraine Tel. Co	Davidson	2,825 00		3,000 00	648 00	655 00	24	1		60·00
New Hastings Tel. Co	Moosomin	2,050 00		2,475 00	347 00	343 00	20		50 00	55·00
Nokomis Tel. Co	Nokomis	2,500 00		2,705 00	304 00	200 00	19			52·00
Newberry Tel. Co	Archive	3,275 00		3,274 00	434 00	377 00	29	1	129 00	53·00
Naisberry Tel. Co	Melfort		6,000 00	5,655 00	315 00	277 00	38			81·00
Neidpath Tel. Co	Herbert		13,000 00	12,400 00	564 00	518 00	69			190·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.	Employés et rémunération.		Milles de fils.
							Magneto.	Nombre.	Montant.	
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
N. Bienfait Tel. Co.	Bienfait		5,700 00	4,847 00	255 00	210 00	31			82·00
N. Redvers Tel. Co	Redvers		6,800 00	6,065 00	325 00	175 00	30			82·00
N. Tyvan Tel. Co	Tyvan		1,500 00	1,290 00	119 00	76 00	6			20·00
Okabena Tel. Co	Drinkwater	1,000 00		990 00		80 00	18			18·00
Oxbow Tel. Co	Oxbow	7,575 00		9,646 00	1,866 00	1,237 00	93	1	475 00	327·00
Overbrook Tel. Co	Eyebrow	2,100 00		2,130 00	186 00	178 00	20		25 00	56·00
Odessa Tel. Co	Odessa		11,000 00	9,948 00	413 00	331 00	66			148·00
Outram Tel. Co	Outram		4,800 00	4,838 00	138 00	300 00	27			68·00
Oxbow Independent Tel. Co	Oxbow	1,975 00		5,210 00	3,017 00	2,770 00	90		1,092 00	
Prairie Home Tel. Co	Craik	1,800 00		2,150 00	776 00	776 00	18		3 00	46·00
Pioneer Tel. Co	Moosejaw	1,100 00		1,100 00	70 00	70 00	11			24·00
Pheasant Plains Tel. Co	Blackwood	1,675 00		1,945 00	151 00	65 00	11		12 00	36·00
Pheasant Creek Tel. Co	Lemberg	2,500 00		2,355 00	125 00	391 00	20	1	53 00	44·00
Pheasant Forks Tel. Co	Lemberg	1,800 00		1,400 00	144 00	150 00	12	1	145 00	42·00
Pasqua Tel. Co	Pasqua	900 00		500 00		90 00	9		42 00	14·00
Pasqua N. E. Tel. Co	Pasqua	1,320 00		1,320 00			8			22·00
Pengarth Tel. Co	Pengarth	2,900 00		2,745 00	285 00	227 00	19			128·00
Prairieville Tel. Co	Swift Current	1,000 00		1,100 00	198 00	183 00	12			24·00
Prospect Tel. Co	Weyburn	1,950 00		1,114 00	241 00	238 00	10			27·00
Park Tel. Co	Watrous	675 00		680 00		60 00	9		10 00	12·00
Prairieview Tel. Co	Eyebrow	2,350 00		2,244 00	120 00	90 00	15			55·00
Prosperity Tel. Co	Prosperity	2,350 00		2,244 00	120 00	90 00	15			55·00
Poplar Grove Tel. Co	Wolseley	1,625 00		1,611 00	145 00	213 00	11	1	81 00	36·00
Pangman Tel. Co	Pengman	7,000 00		7,330 00	1,344 00	1,293 00	57	1	715 00	120·00
Potter Tel. Co	Tyvan	625 00		500 00	50 00	70 00	5		10 00	11·00
Pelly Tel. Co	Pelly		1,200 00	1,200 00	25 00		6			10·00
Pheasant Hills Tel. Co	Melville		10,000 00	9,750 00	228 00	257 00	36			172·00
Pheasant Valley Tel. Co	Bladworth		8,300 00	7,993 00	328 00	208 00	40			154·00
Prairie Tel. Co	Tate		3,200 00	2,677 00	193 00	85 00	17			33·00
Prairie Lea Tel. Co	Creelman		4,700 00	4,687 00	375 00	305 00	27			66·00
Prairie Lily Tel. Co	Rouleau		4,000 00	3,848 00	225 00	184 00	20			53·00
Progressive Tel. Co	Bradwell		2,200 00	1,845 00	126 00	62 00	10			21·00
Pense Independent Tel. Co	Pense	1,575 00	2,885 00				40			
Regina-Grand View Tel. Co	Kronau	3,850 00		3,880 00	280 00	275 00	21	1	50 00	92·00
Rouleau Farmers Tel. Co	Rouleau	1,725 00		1,800 00	355 00	343 00	26		69 00	70 00

Riverside Tel. Co	Rouleau	625 00		625 00		88 00	10			17·00
Rose Plain Tel. Co	Regina	3,500 00		3,500 00	480 00	300 00	24		50 00	60·00
Rose Valley Tel. Co	Indian Head	4,025 00		3,082 00	676 00	381 00	37		55 00	97·00
Rough Bark Tel. Co	Halbrite	1,875 00		1,981 00	143 00	153 00	25		74 00	78·00
Regina Beach Tel. Co	Lumsden	2,500 00		2,900 00	352 00	275 00	22	3	20 00	52·00
Riga Tel. Co	Riga	1,600 00		1,800 00	240 00	135 00	13		45 00	58·00
Red Fox Valley Tel. Co	Sintaluta	3,350 00		3,050 00	140 00	134 00	20	1	40 00	54·00
Rufus Tel. Co	Pense	1,100 00		962 00	198 00	152 00	11			21·00
Rocanville Tel. Co	Rocanville	5,175 00		6,440 00	1,082 00	773 00	57		3 00	116·00
Rudolph Tel. Co	Rouleau	1,275 00		1,600 00	383 00	178 00	15			24·00
Ruby Tel. Co	Aylesbury	1,100 00		1,030 00	29 00	16 00	10			24·00
Rosthern Tel. Co	Laird	5,050 00		4,625 00	238 00	270 00	32	1	82 00	116·00
Reciprocity Tel. Co	Pense	830 00		800 00			9			13·00
Richfarms Tel. Co	Nokomis	5,685 00		5,800 00	393 00	346 00	48			74·00
Rainton Tel. Co	Rainton		6,000 00	6,264 00	135 00	63 00	31			85·00
Raymore Tel. Co	Raymore		8,500 00	8,500 00	190 00	96 00	29			104·00
Redrows Tel. Co	Balcarres		1,200 00	1,185 00	30 00	41 00	6			19·00
Regal Tel. Co	Swift Current		5,800 00	5,700 00	130 00	49 00	23			82·00
Renown Tel. Co	Renown		5,300 00	5,101 00	155 00	60 00	28			83·00
Rhein Tel. Co	Rhein		4,000 00	4,000 00	110 00	70 00	16			36·00
Riceton Tel. Co	Riceton		13,000 00	11,370 00	772 00	506 00	62			163·00
Rich Priarie Tel .Co	Bienfait		6,200 00	6,200 00	165 00	128 00	23		25 00	86·00
Rowletta Tel. Co	Caron		4,100 00	4,100 00	120 00	120 00	15			71·00
Roxboro Tel. Co	Griffin		3,600 00	3,543 00	135 00	34 00	18			41·00
Rugg Tel. Co	Outram		7,000 00	7,050 00	315 00	171 00	3			111·00
Redvers Independent Tel. Co	Redvers	1,025 00		1,203 00			19			
Saskatchewan Government Telephones	Regina		4,993,545 62	4,993,545 62	705,768 82	444,538 52	*15,824	331	338,743 60	67,850 00
Sutherland Tel. Co	Saskatoon	1,200 00		1,200 00	129 00	90 00	8			27 00
Swanston Tel. Co	Govan	6,750 00		7,335 00			49			200·00
Springcreek-Coverdale Tel. Co	Moosomin	3,850 00		3,877 00	675 00	189 00	30		50 00	111·00
Saltcoats Tel. Co	Saltcoats	6,700 00		8,743 00	2,106 00	1,735 00	89		262 00	288·00
Sunnyhill Tel. Co	Briercrest	2,300 00		4,300 00	443 00	441 00	21		20 00	74·00
Silverton Tel. Co	Carnduff	1,825 00		1,750 00	315 00	302 00	24		91 00	45·00
Stony Beach Tel. Co	Belle-Plaine	5,500 00		5,166 00	537 00	571 00	57	2	523 00	198·00
Summerside Tel. Co	Caron	4,537 00		4,172 00		545 00	35	1	125 00	114·00
South Antler Tel. Co	Carnduff	1,100 00		1,100 00	168 00	115 00	14	1	28 00	26·00
South Regina Tel. Co	Regina	1,000 00		939 00	181 00	144 00	9			18·00
Stoughton Tel. Co	Stoughton	4,100 00		4,203 00	138 00	83 00	41		50 00	82·00
Sedley Tel. Co	Sedley	3,240 00		3,240 00	289 00	205 00	23			94·00
Spring Coulee Tel. Co	Sintaluta	1,175 00		1,164 00	204 00	180 00	10		15 00	24·00
Sunny South Tel. Co	Indian Head	1,050 00		1,059 00	422 00	247 00	12	1	15 00	24·00
South Carievale Tel. Co	Carievale	1,125 00		1,026 00	120 00	108 00	14		10 00	26·00
Stanley Tel. Co	Moosomin	1,000 00		1,140 00	182 00	169 00	12		15 00	28·00
Springdale Tel. Co	Regina	1,725 00		1,509 00	130 00	108 00	11			26·00
South Gainsboro Tel. Co	Gainsboro	2,800 00		2,746 00	279 00	217 00	27	1	150 00	76·00
South Welwyn Tel. Co	Welwyn	1,500 00		1,460 00	165 00	5 00	11			21·00
Sherwood Tel. Co	Regina	4,375 00		4,000 00	613 00	512 00	31	2	139 00	92·00
South Pense Tel. Co	Pense	1,200 00		1,181 00	84 00	55 00	11			32·00
St. Andrew Tel. Co	Wapella	1,100 00		1,095 00	316 00	277 00	10		16·00	32·00

*Y compris 9906 actionnés par courant central.

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre des téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magneto.	Employés de rémunération. Nombre.	Employés de rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	Milles.
Sarawak Tel. Co.	Belle-Plaine	1,100 00		1,018 00		5 00	12			22·00
South Arcola Tel. Co.	Arcola	4,375 00		4,237 00	600 00	319 00	30		35 00	105·00
Stewart Valley-Leinan Tel. Co.	Stewart Vellay	2,150 00		2,063 00		120 00	12			52·00
Sunrise Tel. Co.	Grande-Coulée	1,200 00		923 00	80 00	103 00	12		9 00	16·00
Summerhill Tel. Co.	Grenfell	1,125 00		1,135 00	108 00	158 00	11			26·00
Superior Tel. Co.	Swift Current	1,750 00		1,750 00		24 00	13		24 00	32·00
South Carlyle Tel. Co.	Carlyle	1,150 00		1,032 00	210 00	189 00	6		38 00	28·00
Sydenham Tel. Co.	Guernsey	2,050 00		2,600 00	350 00	345 00	20	1	110 00	44·00
Summerberry Tel. Co.	Summerberry	4,950 00		4,900 00	824 00	607 00	40	2	4 00	95·00
South Boharm Tel. Co.	Moosejaw	1,467 00		1,371 00	108 00	97 00	10			26·00
Semans Tel. Co.	Semans	5,325 00		6,055 00	929 00	984 00	35		100 00	112·00
Strassburg Tel. Co.	Strassburg	450 00		428 00		11 00	6			6·00
Sunny North Tel. Co.	Southey	1,125 00		1,023 00	45 00	39 00	9			25·00
Swift Creek-Tel. Co.	Carlyle	1,200 00		1,200 00	69 00	99 00	12		33 00	20·00
Saline Tel. Co.	Tate	2,250 00		2,084 00	517 00	392 00	18			54·00
Springbrook Tel. Co.	Fort-Qu'Appelle	1,250 00		1,087 00	100 00	71 00	10		10 00	20 00
South Maryfield Tel. Co.	Maryfield	3,275 00		3,275 00	425 00	398 00	27	1	156 00	81·00
Seaforth Tel. Co.	Simpson		7,200 00	7,256 00	1,683 00	495 00	57	1	300 00	129·00
Seymour Tel. Co.	Carievale		5,300 00	5,039 00	136 00	82 00	21			79·00
Silton N. W. Tel. Co.	Silton		3,000 00	2,679 00	100 00	65 00	11			34·00
S. Bethune Tel. Co.	Bethune		4,800 00	4,763 00	515 00	233 00	26			67·00
S. Churchbridge Tel. Co.	Churchbridge		8,800 00	8,716 00	379 00	231 00	42			126·00
S. Cupar Tel. Co.	Cupar		4,000 00	3,280 00	277 00	153 00	18			45·00
S. Forget Tel. Co.	Forget		10,000 00	9,175 00	249 00	147 00	45			149·00
S. Kisbey Tel. Co.	Kisbey		6,500 00	6,235 00	1,092 00	518 00	48	1	271 00	130·00
S. Langham Tel. Co.	Langham		7,500 00	7,500 00	250 00	181 00	50			143·00
S. Radisson Tel. Co.	Radisson		3,000 00	2,617 00	304 00	189 00	17			34·00
S. Valley Tel. Co.	Kindersley		4,200 00	3,932 00	105 00	99 00	14			54·00
Squirrel Hills Tel. Co.	Indian Head		1,600 0	1,653 00	353 00	343 00	10			25·00
Star Tel. Co.	Antler		7,800 00	8,513 00	611 00	332 00	49	3	315 00	154·00
Starr's Point Tel. Co	Qu'Appelie		6,000 00	6,037 00	404 00	174 00	31			93·00
St. Elmo Tel. Co.	Griffin		3,000 00	2,425 00	60 00	69 00	14			36·00
Sunderland Tel Co.	Kylemore		3,600 00	3,490 00	110 00	114 00	18			58·00
Sunnnside Tel. Co.	Leney		9,500 00	8,998 00	682 00	801 00	56	1	243 00	147·00
Swaosyn Tel. Co.	Swanson		8,000 00	7,690 00	449 00	429 00	39	1	185 00	102·00

Swift Creek Tel. Co.	Swift Creek		2,700 00	2,215 00	110 00	48 00	11			30·00
Simpson Independent Tel. Co.	Simpson	1,200 00		1,200 00	329 00	220 00	25	2		7·00
Sedley Independent Tel. Co.	Sedley	600 00		600 00			17			15·00
Theodore, Springside & Beaverdale Tel. Co.	Theodore	3,200 00		4,500 00	435 00	171 00	42		50 00	150·00
Tregarva Union Tel. Co.	Tregarva	4,050 00		4,620 00	857 00	600 00	45	2	230 00	150·00
Thunder Creek Tel. Co	Carievale	925 00		984 00	88 00	81 00	13			27·00
Tugaske Tel. Co.	Tugaske	1,602 00		1,602 00		298 00	18			26·00
Teece Tel. Co.	Abernethy	750 00		776 00	24 00	24 00	6			16·00
Tantallon Tel. Co.	Tantallon		7,000 00	6,606 00	251 00	651 00	66	1		124·00
Third Meridian Tel. Co.	Davidson		5,200 00	5,154 00	155 00	81 00	29	1	35 00	68 00
Thorson Tel. Co.	Macoun		4,000 00	3,739 00	257 00	232 00	18			60·00
Troy Tel. Co.	Qu'Appelle		1,800 00	1,252 00	120 00	114 00	11			25·00
Truax Valley Tel. Co.	Truax		3,500 00	3,300 00	150 00	412 00	15			80·00
Tyvan Tel. Co.	Tyvan		3,700 00	3,825 00	145 00	137 00	19			48·00
Tate Independent Tel. Co.	Tate	1,250 00		1,114 00	338 00	313 00	11	1	300 00	3·00
Union Tel. Co.	Cupar	525 00		750 00	92 00	90 00	10			8·00
Victoria Tel. Co.	Regina	1,500 00		1,500 00	268 00	268 00	13			50·00
Vanscoy Tel. Co.	Vanscoy	1,850 00		1,830 00	850 00	606 00	25	1	100 00	50·00
Vernon Tel. Co.	Moosejaw	400 00		400 00	48 00	49 00	5			12·00
View Hill Tel. Co.	Estevan	2,850 00		2,600 00	301 00	258 00	23		50 00	70·00
Venn Tel. Co.	Venn	5,700 00		8,245 00	844 00	783 00	63	1	519 00	190·00
Vandura Tel. Co.	Vandura	1,650 00		1,549 00		55 00	11	1	45 00	29·00
Vibank Tel. Co.	Vibank	3,750 00		3,562 00	173 00	163 00	28		108 00	62·00
Valley Tel. Co.	Moosomin		2,200 00	2,100 00	100 00	50 00	10			34·00
Valley View Tel. Co.	Bladworth		2,000 00	1,759 00	86 00	69 00	6			22·00
Victor Tel. Co.	Saskatoon		5,700 00	5,700 00	120 00	43 00	26			82·00
Westfield Tel. Co.	Wolesley	2,950 00		2,265 00		287 00	24	1	91 00	44·00
Wideawake Tel. Co.	Indian Head	3,975 00		4,854 00	657 00	318 00	38		85 00	120·00
Weyburn Tel. Co.	Weyburn	9,375 00		9,375 00	1,582 00	1,618 00	77	9	74 00	234·00
Wilcox Mutual Tel. Co.	Wilcox	6,250 00		7,335 00			66	2	900 00	168·00
W. Weyburn Tel. Co.	Weyburn	350 00		350 00	10 00	10 00	5			10·00
Wheatland Tel. Co	Carnduff	4,400 00		4,400 00	730 00	701 00	44			170·00
Wall Lake Tel. Co.	Dundurn	2,900 00		2,675 00		75 00	13		10 00	52·00
Willmer Tel. Co.	Arcola	5,000 00		5,000 00	800 00	726 00	38	2	479 00	98·00
Wascana Tel. Co.	Lumsden	2,600 00		2,500 00	314 00	317 00	25		93 00	68·00
Wheatbelt No. 2 Tel. Co.	Delisle	2,975 00		3,540 00	420 00	101 00	30	1	17 00	92·00
Wheatbelt No. 3 Tel. Co.	Delisle	3,300 00		2,100 00	605 00	605 00	31		65 00	124·00
Welwyn Tel. Co.	Welwyn	2,850 00		3,283 00	1,008 00	476 00	34		29 00	66·00
Wheatfield Tel. Co.	Perdue	975 00		1,002 00			9			25·00
W. Pioneer Tel. Co.	Moosejaw	1,650 00		1,492 00	110 00	108 00	10		10 00	34·00
Waldheim Tel. Co.	Waldheim	2,700 00		1,050 00	10 00	280 00	33	1	162 00	50·00
West View Tel. Co	West View	5,100 00		5,372 00	803 00	747 00	32			146·00
Weldon Tel. Co.	Grenfell	3,900 00		3,900 00	509 00	501 00	28		35 00	90·00
Woodlands Tel. Co.	Moosomin	2,200 00		2,082 00	306 00	23 00	17		18 00	44·00
Wildwood Tel. Co.	Carlyle	1,300 00		1,400 00	240 00	123 00	12		20 00	36·00
Windon Tel. Co.	Wildheim	5,095 00		5,549 00	1,930 00	1,804 00	47	2	399 00	132·00
Wreford Tel. Co.	Nokomis	1,300 00		1,300 00	345 00	185 00	12			27·00
Watrous Tel. Co.	Watrous	1,280 00		1,235 00		55 00	9			22·00
Wheat Plains Tel. Co.	Broderick	3,600 00		3,600 00	140 00	330 00	28	1	355 00	96·00

TABLEAU 5.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, de la longueur en fils, etc.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones. Magneto.	Employés et rémunération. Nombré.	Employés et rémunération. Montant.	Milles de fils.
Saskatchewan—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	
Wilson Tel. Co.	Keeler	2,600 00		2,565 00	385 00	335 00	25	1	57 00	56·00
Warman Tel. Co.	Warman		7,200 00	7,381 00	230 00	226 00	31			90·00
Wessela Tel. Co.	Govan		5,200 00	5,176 00	467 00	379 00	31			85·00
Westbrook-Gladwin Tel. Co.	Theodore		5,200 00	5,267 00	130 00	5 00	20			77·00
W. Froude Tel. Co.	Froude		3,000 00	3,000 00	171 00	130 00	20	2	98 00	40·00
W. Langham Tel. Co.	Langham		4,000 00	3,680 00	95 00	62 00	20			59·00
W. Osage Tel. Co.	Osage		5,300 00	4,410 00	125 00	146 00	26			47·00
Whitewood Tel. Co.	Whitewood		10,000 00	9,359 00	450 00	358 00	50			169·00
Wilberforce-Lampman Tel. Co.	Lampman		6,500 00	6,250 00	410 00	149 00	30			90·00
Wilcox Independent Tel. Co.	Wilcox		2,200 00	2,420 00	85 00	139 00	18			28·00
Willsmer Tel. Co.	Simpson		9,500 00	9,500 00	1,245 00	815 00	44			
Wood End Tel. Co.	Estevan		9,500 00	9,289 00	694 00	602 00	44			170·00
Yellow Grass Tel. Co.	Yellow Grass	7,600 00		10,839 00	2,010 00	190 00	137	2	1,700 00	333·00
Yorkton Tel. Co.	Yorkton	9,000 00		9,000 00	997 00	828 00	87	1	167 00	245·00
Young Tel. Co.	Young		8,000 00	8,018 00	272 00	215 00	43			110·00
Yellow Grass Independent Tel. Co.	Yellow Grass	1,710 00			558 00	326 00	62		25 00	15·00
Zorra McNutt Tel. Co.	McNutt		6,000 00	5,617 00	95 00	55 00	29			90·00
Total		880,975 00	6,063,695 62	6,886,793 62	916,960 82	616,127 52	*29,892	556	442,997 60	†103,978 00

*Y compris 9,906 actionnés par courant central. †51,330 milles de lignes urbaines, 52,648 milles de ligne rurales estimé.

TABLEAU 6.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magneto	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Nouvelle-Ecosse.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Abercrombie Mutual Tel. Co.	Abercrombie			1,015 50	157 00	126 00		18	1	9 66
Athol Rural Tel. Co.	Athol	326 00		369 35	191 46	191 46		12		
Barney's River Tel. Co.	Upper Barneys River	4,600 00		1,914 17	160 00	160 00		25	1	148 50
Bayfield Road Tel. Co.	Bayfield	46 80		46 80				6		
Bayview Mutual Tel. Co.	Pictou	570 00		760 00	79 60	79 60		12		
Beacon Hill & Millburn Tel. Co.	Beacon Hill			477 29	66 00	66 00		11		
Beaver Bank Tel. Co.	Beaver Bank	554 85		554 85	79 71	79 71		8	1	12 56
Beech Hill Tel. Co.	Beech Hill	441 55		441 55				3		
Belleville Rural Tel. Co.	Belleville North	300 00		300 00	95 00	90 00		18	1	65 00
Belmont Tel. Co.	Belmont	850 00		1,100 00	32 62	33 00		31	1	33 00
Blandford Tel. Co.	Hubbards	1,800 00		1,800 00	351 53	106 50		14	10	65 00
Broad Cove Tel. Co.	Broad Cove	300 00		300 00	65 00	50 00		2		
Brooklyn Tel. Co., Ltd.	Brooklyn	4,215 00	700 00	6,054 00	1,406 60	1,350 05		100	2	720 00
Brookvale Tel. Co.	Brookvale	360 00		430 00	44 34	20 00		9		
Bridgetown & Dalhousie West Tel. Co.	Dalhousie West	425 00		630 00	84 35	73 24		8	1	10 00
Caledonia Mills Tel. Co.	Caledonia Mills			806 00	45 00	45 00		8	1	13 00
Caledonia Mutual Tel. Co.	Caledonia	1,044 45		1,044 45	10 50	10 50		6		
Canaan Tel. Co.	Canaan			290 00	40 00	40 00		5		
Carleton Tel. Co., Ltd.	Kemptville	1,500 00		1,680 00	445 98	310 99		15	4	165 00
Central Caribou Tel. Co.	Central Caribou	600 00		266 10	23 90	10 35		5		
Central New Annan Tel. Co.	Central New Annan			680 00	100 00	100 00		25		
Chaswood Tel. Co.	Chaswood			60 00	23 60	23 60		4		
Clam Harbour & Owls Head Tel. Co.	Owl's Head	500 00		500 00	68 00	31 00		7		
Coastal Tel. Co.	Bayside	2,000 00		3,000 00	641 66	381 38		20	3	350 00
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co.	Dartmouth	650 00		650 00	143 68	143 68		12	1	15 00
Cumberland Tel. Co.	Northport	2,100 00		1,500 00	1,000 00	890 00		79	2	200 00
Earltown Tel. Co.	Earltown			432 37	86 10	86 10		6		
East Chezzetcook Tel. Co.	East Chezzetcook			110 00	89 62	5 00		3		
Eastern Cole Harbour Tel. Co.	Dartmouth			850 00	9 00	9 00		15		
East Inglesville Tel. Co.	East Inglesville			530 00	35 24	35 24		13		
East Leicester Tel. Co.	Oxford			438 12	24 70	10 50		10		
East Pictou Tel. Co., Ltd.	Kings Head	1,350 00	1,000 00	3,500 00	1,012 43	893 92		48	4	485 00
East River Mutual Tel. Co.	Springville			4,258 00	250 00	250 00		73	1	195 00
East Stewiacke Tel. Co.	Stewiacke	350 00		350 00	127 86	127 86		17		
East Wallace Tel. Co.	East Wallace	236 00		236 00	30 00	30 00		6		

TABLEAU 6.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, employés, etc—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Nouvelle-Ecosse.—Suite.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
East Wentworth Tel. Co	East Wentworth			325 00	36 85	13 00		10		
Ellershouse Tel. Co	Ellershouse	70 00		120 00	40 00	35 00		5		
Falls Mutual Tel. Co	The Falls			920 00	200 00	138 00		18	1	15 00
Farmers Tel. Co	Grafton			24,472 32	5,741 34	5,425 92		452	6	1,424 00
Forks Baddeck Tel. Co	Baddeck Forks	362 00		700 00	40 00	40 00		19		
Fox Harbour Tel. Co	Fox Harbour Point			450 00	10 00	5 00		18		
Gabarouse Tel. Co	Louisburg			439 00	108 00	89 58		7		
Glengarry Tel. Co	Hopewell			622 00				15		
Goffs & Oldham Tel. Co	Goffs	365 00		375 88	86 02	93 16		4		
Grand Mira Tel. Co	Grand Mira			7,528 00	639 10	132 15		75	3	10 50
Greenfield Tel. Co	Greenfield	1,186 80		1,186 80	189 95	18 54		20	1	10 00
Hammonds Plains Tel. Co	Bedford	500 00		800 00	181 14	145 15		11	1	10 00
Harrison Road Tel. Co	Meccan			278 72	47 00	47 00		7		
Head of Wallace Bay Tel. Co	Wallace Bay South			296 00	7 75	6 62		14		
Heathbell & Plainfield Tel. Co	Plainfield			400 00	100 00	10 00		26	1	10 00
Heatherton Mutual Tel. Co	Glassburn	2,243 40		2,243 40	4 00	4 00		36		
Hillsburn Tel. Co	Hillsburn			200 00	90 00	87 61		3		
Hillside Tel. Co	Hillside	600 00		600 00	66 00	66 00		9		
Indian Point Tel. Co	Indian Point	150 00		150 00	27 00	10 00		1		
Isle Madam Tel. Co	Arichat	2,500 00		3,712 00	647 77	345 00		20	4	325 00
Jeddore Tel. Co	Smith's Settlement			875 00	150 00	61 00		15		
Jordan Bay Tel. Co	Jordan Bay	430 00	150 00	702 45	86 60	37 35		7	1	8 00
Jordan Tel. Co	East Jordan	125 00		200 00	40 00	10 00		4		
Lake La Rose Tel. Co	Annapolis Royal			472 77	41 87	41 87		6		
Lakevale Mutual Tel. Co	Lakevale			2,870 00	150 00	125 00		20	1	60 00
Lawrencetown Tel. Co	Lawrencetown	2,030 95		1,845 00	304 39	235 81		30	1	25 00
Le Blanc Tel. Co	Salmon River	106 03		106 03	26 05	19 20		3	2	10 85
Lorne Mutual Tel. Co	Hopewell	342 00		620 00	40 00	35 00		30	1	20 00
Lovat Mutual Tel. Co	Lovat	250 00		1,080 00	41 72	41 72		18		
Malagash Tel. Co	North Shore Malagash	300 00		300 00	7 00	7 00		13	1	5 00
Maitland & Noel Tel. Co	Noel	1,800 00		2,430 00	668 02	270 00		35		
Maple Leaf Tel. Co	Merigomish	4,661 90		4,661 90	1,204 70	804 86		83	3	500 00
Mapleton Tel. Co	Leamington	1,140 00		1,160 00	88 83	88 83		29	1	32 08
Maritime Teleg. & Tel. Co., Ltd	Halifax	1,850,000 00	1,500,000 00	3,477,483 92	644,206 94	396,151 80	13,238	5,129	670	286,101 52
Meadowgreen Tel. Co	St. Andrews			900 00	55 00	55 00		13		
Melbourne Tel. Co	Arcadia			924 91	270 34	177 43		11	1	10 00
Middle River Tel. Co	Westville	3,500 00		2,310 02	460 00	460 00		60	3	200 00
Middlebro Tel. Co	Hartford	100 00		100 00	7 00	7 00		26		
Milford Tel. Co	Milford			250 00	155 00	100 00		11	1	30 00

Millsville & Roger's Hill Tel. Co	Roger's Hill Centre	500 00		550 00	123 45	123 45		14		
Mineville Tel. Co	Mineville			477 70	35 00	35 00		8	3	15 00
Mount Pleasant Tel. Co	Mount Pleasant	200 00		200 00	25 00	25 00		2		
Murchyville Tel. Co	Murchyville	470 00	120 00	470 00	48 00	48 00		12		
Musquodoboit Harbour Tel. Co	Musquodoboit Harbour			550 00	795 00	780 00		28		
New Albany Tel. Co	New Albany	700 00		650 90	160 00	148 50		15	3	60 00
New Ross Tel. Co	New Ross	5,250 00		5,250 00	1,100 00	800 00		46	2	600 00
New Tusket Tel. Co	New Tusket			100 00	325 00	100 00		20		
New Victoria Tel. Co	Hartford	4,700 00		4,700 00	240 00	240 00		46	1	10 00
North Shore Tel. Co	Georgeville			1,500 00	80 00	50 00		21		
North Wallace Tel. Co	Fox Harbour	170 00		170 00	37 49	37 49		14		5 00
Ohio Tel. Co	Lower Ohio	600 00		600 00	33 00	33 00		11	1	3 50
Ostrea Lake Tel. Co	Ostrea Lake	350 00		378 75	34 60	12 75		5	1	10 00
Paradise West Tel. Co	Bridgetown	325 00		325 00	75 00	75 00		12		
Pleasant Harbour Tel. Co	Pl asant Harbour	362 73		362 73	190 00			6		
Port La Tour Tel. Co	Baccaro	1,010 00		4,150 00	1,199 62	1,114 01		50	2	225 00
Port Lorne Tel. Co	Port Lorne	200 00		165 00	45 00	20 00		5	2	20 00
Port Medway Tel. Co	Port Medway			150 00	90 00	90 00		6		
Princeport Tel. Co	Old Barns			600 00	120 00	110 00		16	1	22 00
Pugwash Junction Tel. Co	Pugwash Junction			400 00	100 00	43 00		16		
River Dennis Tel. Co	River Dennis			980 93	26 96	26 96		11		
Riverside Tel. Co	Lower Stewiacke	1,252 11		1,607 11	171 70	171 70		25		
Roseway River Tel. Co	Upper Ohio	903 83		903 83	96 52	96 52		12		
Royal Centre & Minto Tel. Co	Meadowville			256 60	36 00	24 00		12		
Sac ville Tel. Co., Ltd	Sackville	450 00			120 00	90 00		14	1	55 00
Salem Tel. Co	Amherst			400 00	180 63	190 83		14		
Saltsprings Tel. Co	Saltsprings			576 00				18		
Sanford & Short Beach Tel. Co	Sanford	500 00		1,000 00	361 00	192 00		18		
Springfield Mutual Tel. Co	Lower Springfield			700 00	84 50	84 50		13		
South Alton Tel. Co	South Alton			315 14	48 00	48 00		8		
South River Mutual Tel. Co	Fraser's Mills	,750 00		3,000 00	400 00	400 00		70	2	400 00
South West Margaree Tel. Co	South W. Margaree			350 00	20 00	1 00		2		
St. Ann's Tel. Co	Quarry St. Ann's			500 00	160 00	160 00		16		
St. Marys Mutual Tel. Co., Ltd	Glenelg	1,275 00	744 00	2,610 79	270 00	270 00		48	2	144 00
Surrettes Island Tel Co	Amirault Hill	400 00		679 79	256 90	75 95		8		
Toney River Tel. Co	Toney Mills			400 00	62 00	27 00		12		
Tor Bay Tel. Co	Larry's River			819 00				23	1	45 00
Union Tel. Co	Blue Mountain	2,160 00		3,275 00	1,056 47	952 03		60	2	160 00
Upper Sackville Tel. Co	Middle Sackville			300 00	50 00	50 00		14		
Wallace Bay Tel. Line	Wallace Bay	275 00		275 00	5 00	5 00		13		
Wallace River Tel. Co	Head of Wallace Bay	386 00		386 00	15 00	12 00		16	1	8 00
Wallace Union Tel. Co	Wallace Station			300 00	40 00	40 00		10		
Wentworth Valley Tel. Co	Wentworth Station			600 00	199 39	199 39		25		
Western Head Tel. Co	Liverpool			475 00	54 00	40 00		3		
West New Annan Tel. Co	West New Annan	620 00		620 00	10 00	10 00		13		
Westport & Digby Tel. Co	Mink Cove			4,000 00	2,000 00	1,200 00		115	6	900 00
West River Tel. Co	Saltsprings	252 00		2,024 00	545 00	345 00		54	1	25 00
West Wentworth Tel. Co	Greenville Sta	560 00		1,089 68	28 80	28 80		16		
Wittenburg Tel. Co	Wittenburg			100 00	25 00	25 00		4		
Total		1,924,504 37	1,502,714 00	3,631,862 02	674,321 69	419,826 58	13,238	7,972	766	293,986 17

TABLEAU 7.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines. Galvanisé. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Fil simple.	Urbaines. Fil de cuivre. Aérien.	Urbaines. Fil de cuivre. Souterrain	Urbaines. Fil de cuivre. Sous-marin.	Rurales. Galvanisé. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Fil simple.	Rurales. Fil de cuivre. Aérien.	Rurales. Fil de cuivre. Souterrain.	Rurales. Fil de cuivre. Sous-marin.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles
Nouvelle-Ecosse.											
Abercrombie Mutual Tel Co	Abercrombie						24·00				
Athol Rural Tel Co	Athol						19·00				
Barney's River Tel. Co	Upper Barney's River						25·00				
Bayfield Road Tel. Co	Bayfield						2·00				
Bayview Mutual Tel. Co	Pictou						19·00				
Beacon Hill & Milburn Tel. Co	Beacon Hill						16·50				
Beaver Bank Tel. Co	Beaver Bank						10·50				
Beech Hill Tel. Co	Beech Hill						16·00				
Belleville Rural Tel. Co	Belleville North						12·00				
Belmont Tel. Co	Belmont						25·00				
Blandford Tel. Co	Hubbards						21·00				3·50
Broad Cove Tel. Co	Broad Cove						7·00				
Brooklyn Tel. Co., Ltd	Brooklyn						97·00				
Brookvale Tel. Co	Brookvale						8·00				
Bridgetown & Dalhousie West Tel. Co	Dalhousie West						14·00				
Caledonia Mills Tel. Co	Caledonia Mills						10·50				
Caledonia Mutual Tel. Co	Caledonia						36·00				
Canaan Tel. Co	Canaan	2·00					8·00				
Carleton Tel. Co., Ltd	Kemptville						55·00				
Central Caribou Tel. Co	Central Caribou						3·00				
Central New Annan Tel. Co	Central New Annan						40·00				
Chaswood Tel. Co	Chaswood						2·50				
Clam Harbour & Owl's Head Tel. Co	Owl's Head								10·00		
Coastal Tel. Co	Bayside						70·00				
Cole Harbour & Woodlawn Tel. Co	Dartmouth						9·00				
Cumberland Tel. Co	Northport						136·00				
Earltown Tel. Co	Earltown						24·00				
East Chezzetcook Tel. Co	East Chezzetcook						2·75				
Eastern Cole Harbour Tel. Co	Dartmouth						22·00				
East Inglesville Tel. Co	East Inglesville						18·00				
East Leicester Tel. Co	Oxford						18·00				
East Pictou Tel. Co	Kings Head						85·00				
East River Mutual Tel. Co	Springville						108·00				

East Stewiacke Tel. Co	Stewiacke						6·50				
East Wallace Tel. Co	East Wallace						8·00				
East Wentworth Tel. Co	East Wentworth						6·50				
Ellershouse Tel. Co	Ellershouse						3·00				
Falls Mutual Tel. Co	The Falls						25·00	0·50			
Farmers Tel. Co	Grafton						465·00				
Forks Baddeck Tel. Co	Baddeck Forks						15·50				
Fox Harbour Tel. Co	Fox Harbour Point						10 00				
Gabarouse Tel. Co	Louisburg						16·00				
Glengarry Tel. Co	Hopewell						7·00				
Goffs & Oldham Tel. Co	Goffs						10·00				
Grand Mira Tel. Co	Grand Mira						86,00				
Greenfield Tel. Co	Greenfield						29·50				
Hammonds Plains Tel. Co	Bedford						32·00				
Harrison Road Tel. Co	Meccan						8·00				
Head of Wallace Bay Tel. Co	Wallace Bay South						7·00				
Heathbell & Plainfield Tel. Co	Plainfield						19·00				
Heatherton Mutual Tel. Co	Glassburn						26·25				
Hillsburn Tel. Co	Hillsburn						6·50				
Hillside Tel. Co	Hillside						9·75				
Indian Point Tel. Co	Indian Point						3·00				
Isle Madam Tel. Co	Arichat						30·00				
Jeddore Tel. Co	Smith's Settlement						14·00				
Jordan Bay Tel. Co	Jordan Bay						10·25				
Jordan Tel. Co	East Jordan						8·00				
Lake La Rose Tel. Co	Annapolis Royal						8·00				
Lakevale Mutual Tel. Co	Lakevale						59·00	1·00			
Lawrencetown Tel. Co	Lawrencetown						40·00				
Le Blanc Tel. Co	Salmon River						8·00				
Lorne Mutual Tel. Co	Hopewell						12·00				
Lovat Mutual Tel. Co	Lovat						10·00				
Malagash Tel. Co	North Shore Malagash						12·00				
Maitland & Noel Tel. Co	Noel						61·00				
Maple Leaf Tel. Co	Merigomish						160·00				
Mapleton Tel. Co	Leamington						34·00				
Maritime Teleg. & Tel. Co., Ltd	Halifax	1,359·00	2,086·00	10,812·00	10,849·00	84·00	7,040·00	4,471·00	265·00		33·00
Meadowgreen Tel. Co	St. Andrews						24·00				
Melbourne Tel. Co	Arcadia						13·50				
Middle River Tel. Co	Westville						50·00				
Middleboro Tel. Co	Hartford						15·00				
Milford Tel. Co	Milford						14·00				
Millsville & Roger's Hill Tel. Co	Roger's Hill Centre						20·00				
Mineville Tel. Co	Mineville						6·50				
Mount Pleasant Tel. Co	Mount Pleasant						3·25				
Murchyville Tel. Co	Murchyville						7·50				
Musquodoboit Harbour Tel. Co	Havre Musquodoboit						13·00				
New Albany Tel. Co	New Albany						15·00				
New Ross Tel. Co	New Ross						47·00				
New Tusket Tel. Co	New Tusket						28 50				
New Victoria Tel. Co	Hartford						100·00				

TABLEAU 7.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivré.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouvelle-Ecosse—Suite.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
North Shore Tel. Co	Georgeville						63·00				
North Wallace Tel. Co	Fox-Harbour						18·00				
Ohio Tel. Co	Lower-Ohio						16·00				
Ostrea Lake Tel. Co	Ostrea-Lake						14·00				
Paradise West Tel. Co	Bridgetown						4·00				
Pleasant Harbour Tel. Co	Pleasant-Harbour						15·00				
Port La Tour Tel. Co	Baccaro						80·00				2·50
Port Lorne Tel. Co	Port-Lorne						8·00				
Port Medway Tel. Co	Port-Medway						5·00				
Princeport Tel. Co	Old-Barns						12·00				
Pugwash Junction Tel. Co	Pugwash-Junction						7·00				
River Dennis Tel. Co	River-Dennis						26·00				
Riverside Tel. Co	Riverside						35·50				
Roseway River Tel. Co	Upper-Ohio						11·00				
Royal Centre & Minto Tel. Co	Meadowville						5·00				
Sackville Tel. Co	Sackville						6·50				
Salem Tel. Co	Amherst						24·00				
Saltsprings Tel. Co	Saltsprings						17·50				
Sanford & Short Beach Tel. Co	Sanford						16·00				
Springfield Mutual Tel. Co	Lower-Springfield						25·00				
South Alton Tel. Co	South-Alton						12·00				
South River Mutual Tel. Co	Fraser-Mills						48·00				
South West Margaree Tel. Co	South-W. Margaree						12·00				
St. Ann's Tel. Co	Quarry-St. Ann's						25·00				
St. Marys Mutual Tel. Co	Glenelg						104·00				
Surrettes Island Tel. Co	Amirault-Hill						15·50				
Toney River Tel. Co	Toney-River						8·00				
Tor Bay Tel. Co	Larry's-River						70·00				
Union Tel. Co	Blue-Mountain						60·00				
Upper Sackville Tel. Co	Middle-Sackville						6·00				
Wallace Bay Tel. Line	Wallace-Bay						10·00				
Wallace River Tel. Co	Head of Wallace-Bay						18·00				
Wallace Union Tel. Co	Wallace-Station						8·00				

Wentworth Valley Tel. Co.	Wentworth-Station						12·00				
Western Head Tel. Co.	Liverpool						5·00				
West New Annan Tel. Co.	West-New-Annan						28·00				
Westport & Digby Tel. Co.	Mink-Cove		20·00				60·00				2·00
West River Tel. Co.	Saltsprings						48·00				
West Wentworth Tel. Co.	Grenville Sta						16·00				
Wittenburg Tel. Co.	Wittenburg	2·00					8·00				
Total		1,363·00	2,106·00	10,812·00	10,849·00	84·00	10,586·25	4,472·50	275·00		41·00

TABLEAU 8.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones. Central.	Nombre des téléphones. Magneto	Employés et rémunération. Nombre.	Employés et rémunération. Montant.
Nouveau-Brunswick.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Acadia Tel. Co	Rogersville	3,000 00		3,000 00	450 00	325 00		25	3	325 00
Adamsville Tel. Co., Ltd	Adamsville	3,500 00		1,500 00	150 00	70 00		13	1	30 00
Berry's Mills Tel. Co	Berry's-Mills	565 00		565 00	200 86	200 86		16		
Blissville & Petersville Tel. Co	Hoyt	1,800 00		1,800 00	260 00	34 00		27		
Canterbury & North Lake Tel. Co	Fosterville	2,286 66	200 00	2,500 00	596 25	470 25		37	5	280 50
Citizens Tel. Co., Ltd	St-Stephen	3,512 00	3,050 00	6,562 00			50			
Clark Private Line	Lawrence-Station			300 00	12 00	12 00		13		
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath	12,215 15		12,215 15	2,797 60	1,582 51		315	4	1,150 00
Corn Hill Tel. Co	Corn-Hill			950 00	25 00	25 00		28		
Dorn Ridge Tel. Co	Burtts-Corner			200 00				13		
Farmers Tel. Co., Ltd	Hartland	27,600 00	6,500 00	34,000 00	6,500 00	4,293 95		500	8	2,018 00
Grand Manan Tel. Co., Ltd	Grand-Manan	5,400 00		6,000 00	2,776 00	1,025 03		140	5	828 28
Moorehouse-Blackville Tel. Co., Ltd	Moorehouse	1,500 00		1,500 00	200 00	150 00		23	1	100 00
New Brunswick Coal & Ry. Tel. Co	Fredericton				62 16	62 16		8		
New Brunswick Tel. Co., Ltd	St-Jean	1,259,540 00	100,000 00	1,730,699 58	460,136 24	254,485 02	9,664	6,235	396	155,332 41
Morton & Springfield Tel. Co	Norton	1,250 00		,200 00	5 00	5 00		26		
Sherwood Private Line	Hillsboro	860 00		860 00	138 32	59 13		14	14	53 38
St. Martins Ry. Co. Tel. Line	St-Jean				160 85	120 52		5		
St. Martins Tel. Co., Ltd	St-Jean	3,490 00		3,500 00	1,461 80	802 32		8	1	178 00
Sullivan Tel. Line	Bonny-River			250 00				2		
Tracy Tel. Co	Tracy-Station	500 00		700 00	250 00	200 00		27	7	150 00
Wellsford & Hamstead Mutual Tel. Co	Wellsford	1,060 00		961 30	280 00	145 00		18	1	60 00
West Isles Tel. Co., Ltd	Lords-Cove	3,000 00		4,000 00	1,000 00	400 00		71	1	275 00
Wickham & Springfield Mutual Tel. Co	Shannon-Settlement	1,050 00		1,604 40				31		
York & Carleton Tel. Co	Debec-Junction	7,000 00	9,999 00	8,000 00	1,345 00	600 00		128	3	600 00
York & Charlotte Tel. Co., Ltd	Harvey-Station			500 00	80 00	80 00		80	1	80 00
Total		1,339,128 81	119,749 00	1,823,367 43	478,887 08	265,157	759,714	7,803	451	161,460 57

TABLEAU 9.—Longueur en fils téléphoniques,—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Nouveau-Brunswick.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Acadia Tel. Co	Rogersville						40 00				
Adamsville Tel. Co., Ltd	Adamsville						15 00				
Berry's Mills Tel. Co	Berry's-Mlls						16 00				
Blissville & Petersville Tel. Co	Hoyt						14 00				
Canterbury & North Lake Tel. Co	Fosterville						66 00				
Citizens Tel. Co., Ltd	St-Stephen			140 00							
Clark Private Line	Lawrence-Station						12 00				
Consolidated Tel. Co., Ltd	Bath						250 00				
Corn Hill Tel. Co	Corn-Hill						9 00				
Dorn Ridge Tel. Co	Burtts-Corner						8 00				
Farmers Tel. Co., Ltd	Hartland						500 00	4 00			
Grand Manan Tel. Co., Ltd	Grand-Manan						110 00				
Moorehouse-Blackville Tel. Co., Ltd	Moorehouse						25 00				
New Brunswick Coal & Ry. Tel. Co	Fredericton						45 00				
New Brunswick Tel. Co., Ltd	St-Jean	6,234·02	648·03	5,859·41	5,518·91	44·80	4,042·22	3,771·58			25·99
Norton & Springfield Tel. Co	Norton						30·00				
Sherwood Private Line	Hillsboro						45·00				
St. Martins Ry. Co. Tel. Line	St-Jean						30·00				
St. Martins Tel. Co., Ltd	St-Jean		3·00				47·00				
Sullivan Tel. Line	Bonny-River						7·00				
Tracy Tel. Co	Tracy-Station						20·00				
Wellsford & Hamstead Mutual Tel. Co	Wellsford						30 00				
West Isles Tel. Co., Ltd	Lords-Cove						45·00				6·00
Wickham & Springfield Mutual Tel. Co	Shannon-Settlement						20·00				
York & Carleton Tel. Co	Debec-Junction						80·00				
York & Charlotte Tel. Co., Ltd	Harvey-Station						90 00				
Total		6,234·02	651·03	5,999·41	5,518·91	44·80	5,596 22	3,775·58			31·99

TABLEAU 10.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du matériel, nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Manitoba.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Bidford Farmers' Line	Deloraine			1,960 00	133 60	127 50		10		
Brett Tel. Co	Dugald			100 00	4 00	4 00		4		
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater	8,000 00	2,000 00	8,000 00	860 00	700 00		82	1	595 00
Coombs & Bryson Tel. Co	Deloraine			1,350 00	73 48	35 20		10	1	10 00
Dugald Tel. Co	Dugald			650 00	48 00	48 00		8		
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald			270 00	150 30	150 30		11		
Gowancroft Tel. Co	Pilot Mound			585 00	33 00	33 00		5		
Independent Tel. Co	Dugald	700 00		900 00	125 00	125 00		13	1	10 00
Lake Francis Tel. Co	Woodlands	460 00	300 00	1,230 00	540 45	120 00		50	1	120 00
Lonsboro Tel. Co	Pilot Mound	300 00		300 00	54 00	54 00		6		
Louise Tel. Co	Crystal City	10,000 00		10,000 00	1,750 00	1,650 00		146	5	1,450 00
Louise Tel. Co	Snowflake			1,955 00	184 00	184 00		23		
Macdonald Tel. Co., Municipality of	Sanford		40,000 00	44,700 00	5,646 49	3,086 92		271	3	2,460 00
Manitoba Government Telephones	Winnipeg		10,386,025 96	10,386,025 96	1,781,823 95	1,385,736 41	29,481	15,141	1,130	813,550 61
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis			1,200 00	127 90	123 64		16		
Miniota Tel. Co., Municipality of	Miniota		66,000 00	68,000 00	10,049 80	6,944 86		378	7	4,252 21
Mountainside Tel. Co	Deloraine			1,657 00	124 00	124 00		20		
Municipal Tel. Co	Dugald			250 00	179 10	179 10		14		
Oak Bank Tel. Co	Dugald			400 00	200 00	15 25		13	1	15 25
Percy Tel. Co	Dugald			390 00	7 00	7 00		13		
Pipestone Tel. Co., Municipal	Reston		65,000 00	67,618 38	9,218 80	7,718 88		380	2	1,900 00
Plympton Tel. Co	Plympton			1,200 00	392 00	380 50		24	1	23 00
Prairie Grove Tel. Co	Meadow Vale			250 00	149 00	149 00		8	2	12 00
Robertson Tel. Co	Boissevain			75 00	25 00	25 00		2		
Rosewood & St. Anns Tel. Co	Ste-Anne	400 00		325 00	20 00	20 00		20		
Snyder Tel. Co	Portage-la-Prairie	500 00		500 00	15 00	15 00		2		
South Transcona Tel. Co	Transcona			400 00	134 00	134 00		6		
Steinbach Tel. Co	Steinbach	280 00		300 00	388 00	210 00		140	1	200 00
Strathcona Tel. Co. (Municipal)	Belmont		39,000 00	39,200 00	6,407 66	4,298 77		233	8	2,499 85
St. Rose du Lac Tel. Co	Ste-Rose du Lac			450 00	13 50	13 50		18		
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg	132 29		334 29	39 00	39 00		7	1	
Thirlstane Tel. Co	Deloraine			378 00	8 00	8 00		9		
Union Farmers' Tel. Line	Neepawa	1,000 00		900 00	94 50	57 40		9	1	5 50
Wallace Tel. Co., Municipality of	Virden		70,000 00	58,832 71	12,890 01	12,332 41		351	2	2,040 00
Wilson Tel. Co	Dugald		72 00					3		
Winkler Tel. Co	Winkler	1,425 00		1,365 00	120 00	120 00		17		
Wood Bay Tel. Co	Wood Bay	1,050 00		1,300 00	135 00	135 00		13	1	12 50
Woodworth Tel. Co	Kenton	3,349 25	55,000 00	56,078 74	8,971 85	8,082 20		338	5	3,160 00
Total		27,596 54	10,723,397 96	10,758,230 08	1,850,997 49	1,422,062 20	29,481	17,798	1,174	832,315 82

TABLEAU 11.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Manitoba.											
Bidford Farmers' Line	Deloraine						20·00				
Brett Tel. Co	Dugald						1·25				
Clearwater Tel. Co., Ltd	Clearwater						74·00				
Coombs & Bryson Tel. Co	Deloraine						18·50				
Dugald Tel. Co	Dugald						6·50				
Edie-Morrison Tel. Co	Dugald						12·00				
Gowancroft Tel. Co	Pilot Mound						2·50				
Independent Tel. Co	Dugald						12·00				
Lake Francis Tel. Co	Woodlands						50·00				
Lonsboro Tel. Co	Pilot Mound						5·00				
Louise Tel. Co	Crystal City	22·00		12·00			100·00				
Louise Tel. Co	Snowflake						38·00				
Macdonald Tel. Co., Municipality of	Sanford						270·00	1·00	1·00		
Manitoba Government Telephones	Winnipeg			35,167·00	73,112·00		44,618·00	13,626.00			
Mariapolis Tel. Co	Mariapolis						22·00				
Miniota Tel. Co., Municipality of	Miniota						800·00		22·00		
Mountainside Tel. Co	Deloraine						56·00				
Municipal Tel. Co	Dugald						5·00				
Oak Bank Tel. Co	Dugald						25·00				
Percy Tel. Co	Dugald						2·00				
Pipestone Tel. Co., Municipal	Reston	3·00		19·00			1,061·00				
Plympton Tel. Co	Plympton						23·50				
Prairie Grove Tel. Co	Meadow Vale						16·00				
Robertson Tel. Co	Boissevain						0·75				
Rosewood & St Anns Tel. Co	Ste-Anne						2·00				
Synder Tel. Co	Portage-la-Prairie						2·50				
South Transcona Tel. Co	Transcona	5·50					2·50				
Steinbach Tel. Co	Steinbach						2·00				
Strathcona Tel. Co. (Municipal)	Belmont						200·00		20·00		
St. Rose du Lac Tel. Co	Ste-Rose du Lac						2·00				
Suthwyn Tel. Co	Winnipeg						7·00				
Thirlstane Tel. Co	Deloraine						5·00				
Union Farmers' Tel. Line	Neepawa						9·00				
Wallace Tel Co., Municipality of	Virden						1,200·00				
Wilson Tel. Co	Dugald						5·00				
Winkler Tel. Co	Winkler						14·00				
Wood Bay Tel. Co	Wood Bay						25·00				
Woodworth Tel. Co	Kenton						950 00				
Total		30·50		35,198·00	73,112·00		48,643·00	13,627.00	43·00		

TABLEAU 12.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation du nombre des téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Alberta.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Crossfield & Samsontown Mutual Tel. Co.	Crossfield	1,111 60		1,516 00	63 00	63 00		20		
Government of Alberta Tel. Lines	Edmonton		8,901,960 00	8,552,087 07	888,720 61	529,718 82	11,934	15,580	574	532,181 44
Edmonton, City of, Tel. Dept	Edmonton		1,916,710 52	1,760,731 51	235,006 45	101,942 80	8,836		90	78,762 21
Olds Farmers' Independent Tel. Co	Olds	1,800 00		1,800 00	5 00	5 00		18		
North Western Tel. Co. Ltd	Land Saskatoon	6,500 00		1,200 00	415 00	415 00		8	3	360 00
Ribstone Mutual Tel. Co	Czar			300 00				16		
Rumworth Mutual Tel. Co	Acme	1,152 00		1,440 00	69 00	69 00		23	1	15 00
Shandro Tel. Co. Ltd	Shandro	6,500 00		6,500 00	675 00	300 00		33	2	300 00
Swalwell Tel. Co	Swalwell	1,950 00		2,820 53	164 00	125 77		21	2	111 75
Western General Electric Co. Ltd	Red Deer	90,000 00		23,517 27	11,194 70	9,055 53		260	8	4,331 97
Total		109,013 60	10,818,670 52	10,351,912 38	1,136,312 76	641,694 92	20,770	15,979	680	616,062 37

TABLEAU 13.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Alberta.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Crossfield & Samsontown Mutual Tel. Co	Crossfield	....	....	....	....	....	15·00	....	....	....	....
Government of Alberta Tel. Lines	Edmonton	3,188·00	....	25,720·00	23,688·00	....	30,570·00	11,803·00	....	....	....
Edmonton, City of, Tel. Dept	Edmonton	....	820·00	15,862·00	34,156·00	....	....	....	....	....	....
Olds Farmers' Independent Tel. Co	Olds	....	....	....	....	....	18·00	....	....	....	....
North Western Tel. Co	Land Saskatoon	....	....	....	....	....	18·00	....	....	....	....
Ribstone Mutual Tel. Co	Czar	....	....	....	....	....	30·00	....	....	....	....
Rumworth Mutual Tel. Co	Acme	8·00	....	....	....	....	17·00	....	....	....	....
Shandro Tel. Co	Shandro	....	....	....	....	....	40·00	....	....	....	....
Swalwell Tel. Co	Swalwell	....	....	....	....	....	24·00	....	....	....	....
Western General Electric Co. Ltd	Red Deer	158·00	12·00	206·00	....	....	....	57·00	....	....	....
Total	....	3,354·00	832·00	41,788·00	57,844·00	....	30,732·00	11,860·00	....	....	....

TABLEAU 14.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Colombie-Britannique.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
British Columbia Tel. Co. Ltd	Vancouver	2,500,000 00	2,433,333 33	5,628,859 55	1,477,076 42	1,167,618 82	37,142	3,783	898	713,072 35
Chilliwack Tel. Co	Chilliwack	45,650 50	....	44,338 39	15,448 88	7,252 78	....	676	9	5,350 35
Creston Power, Light & Tel. Co. Ltd	Creston	23,000 00	....	9,108 58	2,076 13	1,003 13	....	63	3	880 00
Delta Tel. Co	Ladner	10,400 00	....	13,678 65	3,686 00	2,200 00	....	178	3	900 00
Edgewood Tel. Co	Edgewood	750 00	450 00	1,200 00	156 00	75 00	....	13	2	75 00
Fort George & Alberta Tel. & Electric Co	Prince-George	40,900 00	....	50,564 67	17,845 36	12,858 95	....	175	8	10,106 46
Kootenay Tel. Lines Ltd	Cranbrook	118,320 00	45,500 00	171,228 26	35,445 74	26,413 97	....	1,342	17	13,638 55
Mission City Tel. Co	Mission City	11,560 00	....	20,378 40	3,507 48	2,851 50	....	188	6	1,678 20
Okanagan Tel. Co. Ltd	New-Westminster	399,500 00	....	398,046 43	62,059 61	37,612 99	....	1,659	30	19,588 32
Prince Rupert Municipal Tel. System	Prince-Rupert	40,000 00	40,000 00	40,000 00	25,902 82	18,687 67	778	....	11	11,800 15
Quesnel Tel. Co	Quesnel	10,230 00	....	10,230 00	1,346 05	1,037 72	....	63	2	765 00
Revelstoke Trout Lake & Big Bend Tel. Co	Revelstoke	49,775 59	900 00	41,325 59	8,549 73	3,972 39	....	301	6	3,138 74
Sorrento Tel. Co	Notch Hill	....	....	900 00	132 00	25 00	....	13	....	....
Ucluelet Tel. Co	Ucluelet	1,085 00	....	1,333 00	162 00	134 65	....	32	1	65 25
Total	....	3,251,171 09	2,520,183 33	6,431,191 52	1,653,394 22	1,282,744 57	37,920	7,810	996	781,058 32
Territoire du Yukon.										
Yukon Tel. Syndicate	Dawson	65,000 00	....	170,179 78	38,912 27	13,768 12	....	355	7	11,048 46

TABLEAU 15.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Colombie-Britannique.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
British Columbia Tel. Co. Ltd	Vancouver	6,808·00		67,546·00	38,606·00		1,990·00	40·00	4,688·00		816·00
Chilliwack Tel. Co	Chilliwack	135·00		289·00	11·00		612·00			14·00	
Creston Power, Light & Tel. Co. Ltd	Creston	200·00		2·50		2·50					
Delta Tel. Co	Ladner	14·00					173·00				
Edgewood Tel. Co	Edgewood						18·00				
Fort George & Alberta Tel. & Electric Co	Prince George	200·00	14·00				100·00				
Kootenay Tel. Lines Ltd	Cranbrook	655·00		352·00			490·00	204·00			
Mission City Tel. Co	Mission City						257·00				
Okanagan Tel. Co. Ltd	New-Westminster	495·00	5,736 00	11·50		6·25	789·00	281·00			
Prince Rupert Muncipal Tel. System	Prince-Rupert	120·00	62·00	514·00							
Quesnel Tel. Co	Quesnel						30·00				
Revelstoke Trout Lake & Big Bend Tel. Co	Revelstoke						291·00	28·00	136·00	129·00	
Sorrento Tel. Co	Notch Hill						5·50				
Ucluelet Tel. Co	Ucluelet						22·00				
Total		8,627·00	5,812·00	68·715·00	38·617·00	8 75	4,787 50	553·00	4,824·00	143·00	816·00
Territoire du Yukon.											
Yukon Tel. Syndicate	Dawson	190·50		41·60			319·00	48·00			

TABLEAU 16.—Relevé du capital, du coût, des recettes, des frais d'exploitation, du nombre de téléphones, des employés, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre des téléphones.		Employés et rémunération.	
							Central.	Magneto	Nombre.	Montant.
Ile du Prince-Edouard.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Augustine Cove & Tyron Tel. Co., Ltd.	Augustine Cove	473 88		1,127 14	260 35	260 35		28	2	30 00
Bangor R. Tel Co.	Bangor	500 00		500 00				6		
Belmont R. Tel. Co.	Belmont	1,500 00		1,500 00	49 50	45 71		34	1	9 00
Bear River & St. Margarets Tel. Co.	St. Margarets			1,037 14	163 00	163 00		11		
Cascumpec R. Tel. Co.	Cascumpec	729 00		702 00	49 05	49 05		18	1	16 00
Darnley R. Tel. Co.	Darnley			775 00	25 00	25 00		20	1	25 00
Ellerslie-Conway R. Tel. Co., Ltd.	Bideford	2,000 00	1,100 00	1,462 00	33 75	12 85		32	1	7 35
Grand River R. Tel Co.	Grand River			1,775 00				32		
Greenwich & Cable Hd. Tel. Co.	Cable Head West			487 30				8		
Glenfinnie R. Tel. Co.	Glenfinnie			1.166 48	50 00	50 00		34		
Hamilton R. Tel. Co.	Hamilton	544 00		900 00	35 00	35 00		22	1	35 00
Kingston R. Tel. Co.	Kingston			730 00	5 00	5 00		25		
Linkletter R. Tel Co.	Linkletter			428 79	15 00	15 00		8		
Lot 7 Co-op. Tel. Co.	Cape Wolf			1,000 00				31		
Lower Tyron R. Tel Co.	Victoria	426 43		426 43				14		
Muddy Creek R. Tel. Co., Ltd.	Muddy Creek	438 00		438 00	70 25	70 25		5		
Marie Midgell & Milburn Tel. Co.	Milburn			535 45				12		
Malpeque R. Tel Co.	Malpeque			702 52	21 00	21 00		15	1	21 00
Northam & Arlington R. Tel. Co.	Northam	1,000 00		1,145 00				32		
North Shore R. Tel. Co., Ltd.	Goose River	625 00		625 00				10		
Newport & Launching Tel. Co.	St. Georges			1,500 00	75 00	75 00		7		
O'Leary Brae & W. Point Tel. Co.	Coleman			205 70	10 00	10 00		30	1	10 00
Prince Edward Island Tel. Co.	Charlottetown	100,000 00	*50,000 00	197,547 40	48,184 71	41,918 48	968	769	8	720,820 72
Sturgeon R. Tel. Co.	Sturgeon			175 00	24 00	24 00		3		
Savage Harbour R. Tel. Co.	French Village			661 00	20 00	20 00		22		
West River Tel. Co.	Canoe Cove	1,150 00		1,130 00	9 85	3 50		9		
York Point R. Tel. Co.	York Point			1,650 00				39		
Total		109,396 31	51,100 00	220,332 35	49,100 46	42,803 19	968	1,276	96	20,974 07

*Rapporté par erreur l'an passé comme étant de $100,000 00.

TABLEAU 17.—Longueur en fils téléphoniques—Lignes urbaines et rurales.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Urbaines.					Rurales.				
		Galvanisé.	Fil de cuivre.				Galvanisé.	Fil de cuivre.			
		Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
Ile du Prince-Edouard.		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Augustine Cove & Tyron Tel. Co	Augustine Cove						25·00	1·00			
Bangor R. Tel. Co	Bangor						7·00				
Belmont Rural Tel. Co	Belmont						32·00				
Bear River & St. Margarets Tel. Co	St. Margarets						31·00				
Cascumpec R. Tel. Co	Cascumpec						8·75				
Darnley R. Tel. Co	Darnley						7·00				
Ellerslie-Conway R. Tel. Co	Bideford						44·00				
Grand River R. Tel. Co	Grand River						28·00				
Greenwich & Cable Hd. Tel. Co	Cable Head West						17·25				
Glenfinnie R. Tel. Co	Glenfinnie						32·00				
Hamilton R. Tel. Co	Hamilton						17·00				
Kingston R. Tel. Co	Kingston						24·00				
Linkletter R. Tel. Co	Linkletter						8·50				
Lot 7 co.op. Tel. Co	Cape Wolf						25·75				
Lower Tyron R. Tel. Co	Victoria						8·00				
Muddy Creek R. Tel. Co., Ltd	Muddy Creek						6·25				
Marie Midgell & Milburn Tel. Co	Milburn						17·00				
Malpeque R. Tel. Co	Malpeque						10·00				
Northam & Arlington R. Tel. Co	Northam						20·00				
North Shore R. Tel. Co	Goose River						8·00				
Newport & Launching Tel. Co	St. Georges						9·00				
O'Leary Brae & W. Point Tel. Co	Coleman						32·00				
Prince Edward Island Tel. Co	Charlottetown	125·00	20·00	1,415·00	60·00	3·00	580·00	943·00			
Sturgeon R. Tel. Co	Sturgeon						4·00				
Savage Harbour R. Tel. Co	French Village						10·50				
West River R. Tel. Co	Canoe Cov						10·00				
York Point R. Tel. Co	York Point						18·00				
Total		125·00	20·00	1,415·00	60·00	3·00	1,040·00	944·00			

TABLEAU 18.—Revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1915.

Nom de la compagnie.	Produit brut.	Frais d'exploitation.	Revenu net de l'exploitation.	Additions.				Total.	Revenu brut de la compagnie.
				Opérations à l'extérieur.	Loyers.	Revenu sur garanties en main.	Autre revenu.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.									
Beauce Tel. Co. Ltd	15,562 19	13,362 05	2,200 14						2,200 14
Bell Tel. Co., Ltd	9,294,133 00	7,007,810 00	2,286,323 00			22,409 00	170,466 00	192,875 00	2,479,198 00
Bonaventure and Gaspé Tel. Co., Ltd	8,843 00	6,029 00	2,814 00						2,814 00
Charlevoix and Saguenay Tel. Co., Ltd	13,747 01	8,409 53	5,337 48		100 00			100 00	5,437 00
Eastern Townships Tel. Co., Ltd	39,214 43	34,406 09	4,808 34						4,808 34
Farmers Tel. Co., Ltd	4,898 00	4,340 00	558 00						558 00
Kamouraska Tel. Co., Ltd	24,193 02	13,199 12	10,993 90						10,993 90
Megantic Peoples Tel. Co., Ltd	8,050 00	4,725 00	3,325 00						3,325 00
National Tel. Co., Ltd	43,460 14	42,823 09	637 05		380 00		1,052 48	1,432 48	2,069 53
Saguenay and Quebec Tel. Co., Ltd	20,291 56	13,648 51	6,643 05		1,087 78			1,087 78	7,730 83
St. Maurice and Champlain Tel. Co., Ltd	7,790 00	6,036 40	1,753 60						1,753 60
Colombie-Britannique.									
British Columbia Tel. Co., Ltd	1,477,076 42	1,015,368 88	461,707 54						461,707 54
Chilliwack Tel. Co., Ltd	14,314 80	5,084 10	9,230 70			1,134 08		1,134 08	10,364 78
Fort George and Alberta Tel. and Electric Co	17,845 36	13,495 00	4,350 36						4,350 36
Kootenay Tel. Lines, Ltd	35,445 74	26,413 97	9,031 77						9,031 77
Okanagan Tel. Co., Ltd	60,686 41	33,535 77	27,150 64		230 00		1,143 20	1,373 20	28,523 84
Nouvelle-Ecosse.									
Maritime Telegraph and Tel. Co., Ltd	606,666 01	303,614 49	303,051 52	10,610 07	12,586 26	6,086 25	8,258 35	37,540 93	340,592 45
Nouveau-Brunswick.									
New Brunswick Tel. Co., Ltd	448,832 81	239,497 32	209,335 49		6,672 35		4,631 08	11,303 43	220,638 92
Ile du Prince-Edouard.									
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd	48,184 71	40,272 75	7,911 96				2,707 85	2,707 85	10,619 81

Alberta.									
Edmonton, City of, Tel. Dept	235,006 45	101,942 80	133,063 65	4,170 48	2,331 60	....	5,594 05	12,096 13	145,159 78
Western General Electric Co., Ltd	11,194 70	9,005 65	2,189 05	....	....	....	....	....	2,189 05
Ontario.									
Ahmic Tel. Co., Ltd	1,002 58	510 00	492 58	....	....	....	....	....	492 58
Betherda and Stouffville Tel. Co., Ltd	9,828 05	5,517 05	4,311 00	....	....	....	8,492 80	8,492 80	12,803 80
Beeton Tel. Co., Ltd	7,619 00	4,833 00	2,786 00	....	....	....	....	....	2,786 00
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	8,122 75	4,161 66	3,961 09	....	....	....	....	....	3,961 09
Cochrane Tel. Co., Ltd	3,305 03	2,261 61	1,043 42	....	....	....	4 00	4 00	1,047 42
Consolidated Tel. Co., Ltd	9,492 12	8,486 51	1,005 61	1,800 00	5,134 20	50 50	2,507 42	9,492 12	10,497 73
Dunville Tel. Co., Ltd	15,865 20	9,033 20	6,832 00	....	....	....	3,202 88	3,202 88	10,034 88
Erie Tel. Co., Ltd	14,999 83	8,730 40	6,269 43	2,500 00	94 75	....	....	2,594 75	8,864 18
Fort William, Corporation of, Tel. Dept	64,210 70	32,995 33	31,215 37	....	....	....	....	....	31,215 37
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	6,955 43	2,200 00	4,755 43	....	....	....	....	....	4,755 43
Ingersoll Tel. Co., Ltd	18,395 46	9,450 44	8,945 02	....	100 00	....	....	100 00	9,045 02
Moore Municipal Tel. Co	6,291 84	5,522 85	768 99	2,033 11	2,250 45	....	4,203 45	8,487 01	9,256 00
Metcalfe Rural Tel. Co., Ltd	4,000 00	1,675 00	2,325 00	....	60 00	....	....	60 00	2,385 00
McKillop, Logan and Herbert Tel. Co., Ltd	5,421 29	2,794 51	2,626 78	....	....	....	....	....	2,626 78
Norfolk County Tel. Co., Ltd	25,778 77	16,410 51	9,368 26	....	....	....	....	....	9,368 26
Port Arthur Municipal Tel. Dept	49,461 01	26,920 37	22,540 64	....	....	....	....	....	22,540 64
Porcupine Tel. Co	9,878 28	7,032 28	2,846 00	....	....	....	34 95	34 95	2,880 95
Temiskaming Tel. Co., Ltd	39,733 22	22,678 71	17,054 51	....	....	....	....	....	17,054 51
Welland County Tel. Co., Ltd	13,766 66	7,034 08	6,732 58	....	376 89	....	....	376 89	7,109 47
Total	12,749,562 98	9,121,267 03	3,628,295 95	21,113 66	31,404 28	29,679 83	212,298 51	294,496 28	3,922,792 23

TABLEAU 18—Revenu pour l'année finissant

Nom de la compagnie.	Déductions.			
	Taxes.	Intérêt sur actions.	Autres déductions.	Déductions totales.
Québec.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauce Tel. Co., Ltd	192 35	337 75	331 07	861 17
Bell Tel. Co., Ltd	240,835 00	557,450 00	....	798,303 00
Bonaventure and Gaspé Tel. Co., Ltd	....	1,050 00	....	1,050 00
Charlevoix and Saguenay Tel. Co., Ltd	300 00	2,306 59	....	2,606 59
Eastern Townships Tel. Co., Ltd.	901 09	6,522 00	2,673 28	10,096 37
Farmers Tel. Co., Ltd	23 00	854 00	....	877 00
Kamouraska Tel. Co., Ltd	....	4,607 66	....	4,607 66
Megantic Peoples Tel. Co., Ltd	30 50	450 00	....	480 00
National Tel. Co., Ltd	99[illegible] 96	....	....	999 96
Saguenay and Quebec Tel. Co., Ltd	152 99	9,000 00	200 23	9,352 22
St. Maurice and Champlain Tel. Co., Ltd	....	....	....	....
Colombie-Britannique.				
British Columbia Tel. Co., Ltd	....	107,249 94	45,000 00	152,249 94
Chilliwack Tel. Co., Ltd	124 47	....	1,944 21	2,068 68
Fort George and Alberta Tel. and Electric Co	....	....	....	3,253 84
Kootenay Tel. Lines, Ltd	1,362 00	3,387 64	....	4,749 64
Okanagan Tel. Co., Ltd	807 59	....	3,269 63	4,077 22
Nouvelle-Ecosse.				
Maritime Telegraph and Tel. Co., Ltd	11,281 87	78,021 46	3,233 98	92,537 31
Nouveau-Brunswick.				
New Brunswick Tel. Co., Ltd	14,987 70	5,000 00	....	19,987 70
Ile du Prince-Edouard.				
Prince Edward Island Tel. Co., Ltd	345 73	1,300 00	....	1,645 73
Alberta.				
Edmonton, City of, Tel. Dept	....	90,656 52	847 53	91,504 05
Western General Electric Co., Ltd	49 88	....	....	49 88
Ontario.				
Ahmic Tel. Co., Ltd	122 00	168 00	....	290 00
Bethesda and Stouffville Tel. Co., Ltd	75 71	1,008 00	8,065 11	9,148 82
Beeton Tel. Co., Ltd	182 00	....	....	182 00
Blenheim and South Kent Tel. Co., Ltd	134 54	....	824 57	959 11
Cochrane Tel. Co., Ltd	29 31	....	....	29 31
Consolidated Tel. Co., Ltd	80 64	216 00	9,195 48	9,492 12
Dunville Tel. Co., Ltd	131 13	1,404 00	639 50	2,174 63
Erie Tel. Co., Ltd	213 95	....	773 34	987 29
Fort William, Corporation of, Tel. Dept	....	34,428 86	....	34,428 86
Goderich Rural Tel. Co., Ltd	51 10	....	2,693 90	2,745 00
Ingersoll Tel. Co., Ltd	209 27	2,100 00	963 30	3,272 57
Moore Municipal Tel. Co	209 13	2,260 58	7,456 00	9,925 71
Metcalfe Rural Tel. Co., Ltd	....	....	84 00	84 00
McKillop, Logan and Herbert Tel. Co., Ltd	16 76	....	1,248 58	1,265 34
Norfolk County Tel. Co., Ltd	172 15	750 00	....	922 15
Port Arthur Municipal Tel. Dept	....	19,088 54	1,100 00	20,188 54
Porcupine Tel. Co	56 27	....	254 75	311 02
Temiskaming Tel. Co. Ltd	769 80	450 00	6,098 77	7,318 57
Welland County Tel. Co., Ltd	189 72	680 00	169 55	1,039 47
Total	275,055 61	930,747 54	100,325 82	1,306,128 97

le 30 juin 1915—*Fin.*

Revenu net sur capital.		Répartition du revenu.					Balance au compte de profits et pertes.	
Profit.	Perte.	Dividendes. Actions ordinaires.	Dividendes. Actions préférent.	Fonds d'amortissement.	Réserve.	Total.	Ct.	Dt.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1,338 79		1,500 00				1,500 00		
1,680,895 00		1,440,000 00				1,440,000 00	240,895 00	
1,764 00							1,764 00	
2,830 89					2,000 00	2,000 00	830 89	
	5,288 03							5,288 03
	319 00							319 00
6,386 24					6,386 24	6,386 24		
2,844 50		875 00				875 00	1,969 50	
1,069 57							1,069 57	
	1,622 39							1,622 39
1,753 60							1,753 60	
309,457 60		120,000 00	60,000 00		125,000 00	305,000 00	4,457 60	
8,296 10		3,650 44		4,000 00		7,650 44	645 66	
1,091 52							1,091 52	
4,282 13							4,282 13	
24,446 62		22,519 33			606 01	23,125 34	1,321 28	
248,055 14		51,000 00	59,999 86	146,126 31		257,126 17		9,071 03
200,651 22		88,167 80		97,190 91		185,358 71	15,292 51	
8,974 08		6,000 00				6,000 00	2,974 08	
53,655 73				52,536 26	39,004 11	91,540 37		37,884 64
2,139 17					2,139 17	2,139 17		
202 58				200 00		200 00	2 58	
3,654 98		1,931 25			1,233 25	3,164 50	490 48	
2,604 00		1,600 00				1,600 00	1,004 00	
3,001 98		1,502 08			1,499 90	3,001 98		
1,018 11		750 00				750 00	268 11	
1,005 61							1,005 61	
7,860 25		1,800 00	1,798 00			3,598 00	4,262 25	
7,876 89		1,141 95			2,500 00	3,641 95	4,234 94	
	3,213 49							3,213 49
2,010 43		279 75		1,395 67		1,675 42	335 01	
5,772 45		3,258 00		2,082 30	432 15	5,772 45		
	669 71							669 71
2,301 00		1,590 00				1,590 00	711 00	
1,361 44							1,361 44	
8,446 11		2,598 00			3,500 00	6,098 00	2,348 11	
2,352 10				5,842 37		5,842 37		3,490 23
2,569 93		2,100 00				2,100 00	469 93	
9,735 94		4,009 92				4,009 92	5,726 02	
6,070 00		2,884 50		3,019 13		5,903 63	166 37	
2,627,775 88	11,112 62	1,759,158 02	121,797 86	312,392 95	184,300 83	2,377,649 66	300,733 19	61,719 59

TABLEAU 19—Relevé par province, du capital, coût, recettes, frais d'exploitation, nombre de téléphones, employés, etc.

Province	Capital	Dette consolidée.	Coût des biens et du matériel.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Nombre de téléphones.		Employés et rémunération.	
						Central.	Magneto.	Nombre.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,924,504 37	1,502,714 00	3,362,778 72	674,464 69	419,951 16	13,238	7,987	769	294,001 17
Nouveau-Brunswick	1,339,128 91	119,749 00	1,823,367 43	478,887 08	265,157 75	9,714	7,803	451	161,460 57
Ile du Prince-Edouard	109,396 31	51,100 00	220,332 35	49,100 46	42,803 19	968	1,276	96	20,974 07
Québec	19,375,960 69	11,704,041 35	38,590 730 66	9,824,437 02	7,495,118 28	62,948	29,544	3,723	1,924,682 23
Ontario	1,864,375 61	1,834,317 71	5,197,066 52	978,206 05	637,287 96	128,280	111,327	6,620	3,272,428 66
Manitoba	27,596 54	10,723,397 96	10,758,230 08	1,850,997 49	1,422,067 20	29,481	17,798	1,174	832,315 82
Saskatchewan	880,975 00	6,063,695 62	6,886,793 62	916,960 82	616,127 52	9,906	19,986	556	442,997 60
Alberta	109,013 60	10,818,670 52	10,351,912 38	1,136,312 76	641,694 92	20,770	15,979	680	616,062 37
Colombie-Britannique	3,251,171 09	2,520,183 33	6,431,191 52	1,653,394 22	1,282,744 57	37,920	7,810	996	781,058 32
Yukon	65,000 00	....	170,179 78	38,912 27	13,768 12	....	355	....	11,048 46
Totaux	28,947,122 02	45,337,869 49	83,792,583 06	17,601,672 86	12,836,715 67	313,225	219,865	15,072	8,357,029 27

TABLEAU 20—Relevé par province, indiquant la longueur en fil—Lignes urbaines et rurales.

Province.	Urbaines.					Rurales.				
	Fil galvanisé.	Fil de cuivre.				Fil galvanisé.	Fil de cuivre.			
	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Fil simple.	Fil simple.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Nouvelle-Ecosse	1,363·00	2,106·00	10,812·00	10,849·00	84·00	10,608·75	4,472·50	275·00	....	41·00
Nouveau-Brunswick	6,234·02	651·03	5,999·41	5,518·91	44·80	5,596·22	3,775·58	....	....	32·00
Ile du Prince-Edouard	125·00	20·00	1,415·00	60·00	3·00	1,040·00	944·00	....	....	....
Québec	3,965·00	477·00	38,965·00	139,023·00	295·50	65,949·55	2,122·25	1,433·00	5·25	7·50
Ontario	3,341·00	11,102·98	123,030·92	257,608·62	551·75	174,588·95	1,314·00	1,945·83	1·25	16·90
Manitoba	30·50	....	35,198·00	73,112·00	....	48,643·00	13,627·00	43·00	....	....
Saskatchewan	1,000·00	....	32,750·00	17,580·00	....	31,128·00	21,250·00	....	....	....
Alberta	3,354·00	832·00	41,788·00	57,844·00	....	30,732·00	11,860·00	....	....	....
Colombie-Britannique	8,627·00	5,812·00	68,715·00	38,617·00	8·75	4,787·50	553·00	4,824·00	143·00	816·00
Yukon	190·50	....	41·60	....	....	319·00	48·00	....	....	....
Totaux	28,230·52	21,001·01	358,714·93	600,212·53	987·80	373,392·97	60,236·33	8,520·83	149·50	913·40

TABLE.

STATISTIQUES DES MESSAGERIES

DU

DOMINION DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1915

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

Au Feld-Maréchal, Son Altesse Royale le Prince ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, *Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., etc., Gouverneur général et généralissime du Canada.*

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale les Statistiques des Messageries pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du Contrôleur des Statistiques, sur les opérations des compagnies de Messageries du Dominion du Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,

OTTAWA, 7 février 1916.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des messageries pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

Le nombre de compagnies ayant fait leur rapport cette année se trouve réduit par le fait que la "United States Express Company" s'est retirée des affaires.

Voici les noms des compagnies opérant en Canada qui ont fourni des rapports:—

L'American Express Company.
La British America Express Company.
La Canadian Express Company.
La Canadian Northern Express Company.
La Dominion Express Company.
La Great Northern Express Company.
La National Express Company.
La Wells-Fargo and Company.

On ne doit pas oublier cependant, que l'"American Express Company" a absorbé la "National Express Company."

ORGANISATION.

Les sommaires suivants se rapportent à l'organisation des compagnies de messageries faisant affaire au Canada:—

AMERICAN EXPRESS COMPANY.—Président, George C. Taylor; 1er vice-président, Francis F. Flagg; vice-président en charge du département de la finance, Howard K. Brooks; vice-président et gérant du trafic, Dixon S. Elliott; secrétaire, Frederick P. Small; trésorier, James F. Fargo; contrôleur, Robert Mundle; gérant général de la division de l'est, Robert E. M. Cowie; gérant général de la division de l'ouest, J. A. D. Vickers; gérant général de la division étrangère, le Canada inclus, Harry Gee; gérant général de la division européenne, William S. Dalliba; gérant du matériel et des accessoires, Elisha Flagg; gérant du trafic, Edwin E. Bush; directeurs: George C. Taylor, Francis F. Flagg, Charles M. Pratt, John H. Bradley, Cornelius Vanderbilt, J. Horace Harding, John G. Milburn et James S. Alexander. Le bureau chef est à New-York, 65 Broadway.

BRITISH AMERICA EXPRESS COMPANY.—Président, T. J. Kennedy; vice-présidents, J. F. Taylor, W. C. Franz et Herbert Coppell; secrétaire, A. Taylor; trésorier, R. Barber; contrôleur, I. L. Godfrey; gérant général, T. J. Kennedy; directeurs: T. J. Kennedy, J. F. Taylor, H. Coppell, W. C. Franz, W. K. Whigham, T. Gibson et James Hawson. Le bureau chef est au Sault Sainte-Marie, Ont.

CANADIAN EXPRESS COMPANY.—Président du comité, E. J. Chamberlin; président, John Pullen; directeurs, E. J. Chamberlin, John Pullen Frank Scott, Hugh Paton, W. H. Biggar, J. E. Dalrymple et H. J. Kelley; secrétaire-trésorier, Frank Scott; solliciteur général, W. H. Biggar; auditeur général, W. W. Williamson. Le bureau chef est à Montréal.

Canadian Northern Express Company.—Président, Sir William Mackenzie; vice-président, Sir Donald Mann et D. B. Hanna; directeurs, Sir William Mackenzie, Sir Donald Mann, R. J. Mackenzie et Z. A. Lash, K.C.; secrétaire, R. P. Ormsby; trésorier, L. W. Mitchell; auditeur général, J. D. Morton; surintendant général, W. C. Muir; surintendants, C. A. Cunningham et F. N. Wiggins. Bureau chef, Toronto.

Dominion Express Company.—Président et surintendant général, Walter S. Stout; vice-président, R. Paton McLeod; directeurs, W. S. Stout, R. Paton McLeod, Sir Thomas G. Shaughnessy, K.C.V.O., C. R. Hosmer et R. B. Angus; secrétaire, H. C. Oswald; trésorier, G. A. Newman; auditeur général, W. H. Plant; surintendant de la division de l'ouest, G. Ford; préposé au transport des marchandises, V. G. R. Vickers; préposé au trafic, W. H. Burr. Bureau chef, Toronto.

Great Northern Express Company.—Président, W. P. Kennedy; vice-président, Ronald Stewart; directeurs, L .W. Hill, J. M. Gruber, W. P. Kennedy, G. R. Martin et Ronald Stewart; secrétaire-trésorier, L. E. Katzenbach; contrôleur, G. R. Martin; gérant général, Ronald Stewart; auditeur, G. A. Yates. Bureau chef, St-Paul, Minnesota.

National Express Company.—Président, Francis F. Flagg; vice-présidents, George C. Taylor et Dixon S. Elliott; secrétaire, Frederick P. Small; trésorier, James F. Fargo; directeurs, George C. Taylor, Francis F. Flagg, James F. Fargo, Emery H. Broadway, New-York.

Wells Fargo and Company.—Président, B. D. Caldwell; vice-présidents, A. Christeson et E. A. Stedman; directeurs, B. D. Caldwell, F. D. Underwood, C. A. Peabody, H. W. de Forest, R. Delafield, J. H. Schiff, W. V. S. Thorne, W. A. Harriman, L. F. Loree, H. E. Huntingdon, E. A. Stedman, A. Christeson et W. F. Herrin; contrôleur, J. W. Newlean; secrétaire, C. H. Gardiner; trésorier, B. H. River; gérants généraux, A. Christeson et E. A. Stedman; gérant du trafic, G. S. Lee. Bureau chef, Chicago.

DISTANCE EN MILLES DE L'EXPLOITATION.

La distance en mille de l'exploitation au Canada était pour l'année de 38,610·89 comparée à 36,648·49 en 1914.

En outre, les opérations à l'étranger couvraient 16,811 milles s'appliquant surtout aux paquebots océaniques.

Le tableau suivant donne la répartition en milles de l'exploitation au Canada en 1915 et les autres années précédentes:—

——	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Sur les chemins de fer	25,377·90	26,855·30	29,476·62	33,551·13	35,572·73
Sur les lignes électriques	213·81	278·61	212·61	212·61	254·41
Sur les lignes océaniques	1,792·00	3,161·50	2,743·50	2,770·00	2,706·00
Sur les services de diligences	146·00	146·91	122·00	112·00	75·00
Divers	55·75	3·25	2·75	2·75	2·75
	27,585·46	30,445·57	32,557·48	36,648·49	38,610·89

La distance en milles de l'exploitation pour l'année 1915 et les quatre précédentes était divisée entre les provinces comme suit:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Nouveau-Brunswick	1,119·42	1,378·41	2,103·28	2,086·08	2,043·86
Nouvelle-Ecosse	1,396·32	1,339·13	1,464·19	1,483·19	1,438·98
Ile du Prince-Edouard	298·10	213·10	558·90	483·80	568·80
Québec	3,914·64	3,914·69	4,686·68	4,623·28	4,655·93
Ontario	9,938·20	10,245·97	10,333·56	11,080·05	10,519·90
Manitoba	3,339·04	3,608·15	3,598·71	3,936·51	4,161·01
Saskatchewan	3,034·43	3,698·20	4,174·36	5,597·26	5,845·96
Alberta	1,371·08	1,750·04	1,879·50	2,807·00	3,405·80
Colombie-Anglaise	2,814·02	3,395·68	2,941·10	3,477·10	4,866·43
Yukon	59·48	601·48	692·70	692·70	692·70
Etranger	300·72	300·72	124·50	381·52	411·52
Total	27,585·46	30,445·57	32,557·48	36,648·49	38,610·89

La distance en milles de l'exploitation pour l'année 1915 et les quatre précédentes était divisée comme suit entre les compagnies ayant fait leur rapport:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
American Express Company	1,252·43	1,290·43	1,175·09	1,127·99	1,290·29
British America Express Company	....	....	89·00	368·59	414·04
Canadian Express Company	7,231·30	7,406·31	6,926·51	9,419·51	10,249·13
Canadian Northern Express Company	4,422·29	5,255·49	5,762·25	6,343·21	6,589·25
Dominion Express Company	13,709·33	14,604·88	16,765·73	17,168·77	18,421·43
Great Northern Express Company	575·40	661·86	672·76	672·76	710·39
United States Express Company	224·84	224·84	224·84	224·84	....
Wells Fargo and Company	90·70	921·60	941·30	941·30	936·36
National Express Company	80·16	80·16	....	....	....
Total	27,585·46	30,445·57	32,557·48	36,266·97	38,610·89

CAPITAL ET FRAIS.

Sous ce titre il n'est tenu compte que des corporations canadiennes. Les corporations étrangères ne faisant que très peu d'affaires au Canada, ce serait surcharger ces tableaux que de les y inclure.

La capitalisation totale, moins $40,000, était au 30 juin 1915 de $4,882,200 consistant en actions ordinaires; le tout était réparti entre les compagnies canadiennes suivantes:—

British America Express Company	$ 100,000
Canadian Express Company	1,742,200
Canadian Northern Express Company	1,000,000
Dominion Express Company	2,000,000
Total	$ 4,842,200

Depuis des années ces chiffres n'ont pas varié. La situation, quant à la capitalisation, a été expliquée dans les rapports antérieurs. La propriété et la mise en opération sont entièrement entre les mains des compagnies de chemins de fer.

Ces compagnies possèdent toutes les actions et les profits vont à leurs actionnaires. Bien que ces compagnies de messageries aient une existence corporative séparée, elles forment essentiellement partie des opérations des compagnies de chemins de fer, dans chaque cas. Les parts communes ne paraissent pas avoir été converties en argent pour l'achat de propriété ni pour les besoins de la mise en opération ou autre chose. Tous les argents réalisés par la vente des parts, en autant qu'ils ont servi, ont été affectés aux finances des compagnies. L'immeuble et l'équipement ont pratiquement été financés par les recettes.

Le coût de la propriété foncière au 30 juin 1915 avait atteint, d'après les rapports, la somme de $3,267,887.59, soit une augmentation de $94,405.99 sur 1914, tel qu'il appert au tableau suivant:—

Immeubles servant à l'exploitation		$ 760,200 0
Bâtiments et objets mobiliers		1,508,123 78
Matériel—		
Chevaux	$ 203,226 25	
Véhicules	290,946 32	
Autre matériel	505.391 24	999,563 81
Total		$3,267,887 59

Ces chiffres seront détaillés au tableau n° 3.

REVENU ET FRAIS D'EXPLOITATION.

On verra en détail au tableau n° 4 que les recettes brutes de l'année 1915 furent $11,311,797.20 contre $12,646,451.99 en 1914.

Les recettes brutes en 1913, 1914 et 1915 furent:—

——	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes d'exploitation	12,400,034 52	12,170,710 37	10,902,966 52
Divers	34,286 69	39,550 10	14,652 04
Effets de commerce	319,215 08	352,440 46	317,780 62
Autre revenu	73,942 67	83,751 06	76,398 02
Total	12,827,478 96	12,646,451 99	11,311,797 20

La somme des deux premiers item représente les revenus des messageries et, au dire des compagnies, les frais "ad hoc" encourus devraient figurer en déduction. Elles prétendent qu'un tel état de compte montrerait clairement le profit minime réalisé par les opérations de transport.

Il est clair que la différentiation entre les frais de transport et la vente des obligations ne pourrait pas être faite selon la comptabilité stricte, mais plutôt d'une manière arbitraire; cependant, nous avons constaté un effort réel de répondre dans cette direction. Deux compagnies canadiennes seulement ont pris avantage du privilège. Conséquemment, on ne peut rien faire dans la circonstance.

Pour fins de comparaison, suivent les faits se rapportant au revenu provenant de sources autres que celle du transport, pour l'année 1915 et pour les trois années précédentes:—

—	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mandats—domestiques	201,534 88	173,260 98	207,605 23	186,579 59
Mandats internationaux	18,056 02	21,137 18	20,649 71	15,239 20
Chèques de voyage	2,806 60	23,145 23	190 50	3,429 08
Chèques internationaux de voyage	2,714 92	2,892 04	9,203 27	1,704 18
Chèques à présentation	83,791 24	98,779 65	114,791 75	110,828 57
Autres recettes	68,138 64	73,942 67	83,751 06	76,398 02
Total	377,042 30	393,157 75	436,191 52	394,178 64

Les frais d'exploitation se sont élevés, en 1915, à $5,632,904.16, contre $6,246,632.28 en 1914.

Les privilèges des messageries—qui consistent dans les paiements que les compagnies de messageries font pour obtenir le droit de se servir des voies ferrées et des autres voies de transport—ont coûté $5,610,224.11, contre $6,016,364.07 l'année précédente. La somme des frais et des privilèges des messageries a été de $11,243,128.27, laquelle soustraite des recettes brutes, laisse une balance nette de $68,668.93. En 1914 la balance était de $383,455.64; en 1913 elle était de $759,614.32.

Cette grande diminution de revenu subie par les actionnaires des compagnies de messageries en Canada durant une période relativement courte sera mieux comprise quand les facteurs principaux de l'état de compte seront mis en parallèles tel que suit:

—	Recettes brutes.	Frais d'exploitation	Privilèges des messageries.	Revenu net d'exploitation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1911	9,913,018 31	4,151,227 91	4,553,861 43	1,207,928 97
1912	10,994,418 10	4,880,120 00	4,892,242 49	1,222,055 61
1913	12,827,478 96	5,743,544 73	6,324,319 91	759,614 32
1914	12,646,451 99	6,246,632 28	6,016,364 07	383,455 64
1915	11,311,797 20	5,632,904 16	5,610,224 11	68,668 93

Une analyse des chiffres précédents révèle la cause principale du déclin rapide du revenu net de l'exploitation. Les recettes brutes ont augmenté d'une manière substantielle durant les cinq années que nous passons en revue; mais les dépenses contrôlables ont aussi subi une hausse. Par exemple, tandis que les recettes brutes augmentaient au taux de 16·6 pour cent en 1913, les frais d'exploitation et le coût des privilèges des messageries combinés augmentaient au taux de 23·5 pour cent. D'un autre côté, quand les recettes brutes en 1914 déclinèrent au taux de 1·5 pour cent, la combinaison de frais ci-haut mentionnée subissait une avance de 1·7 pour cent. En 1915 les recettes brutes baissèrent de 10·6 pour cent et les frais de l'exploitation et des privilèges subirent également une baisse de 8·4 pour cent.

Le tableau suivant montre l'accroissement des frais d'exploitation et de privilèges des messageries en rapport avec les recettes brutes depuis 1911:—

—	Frais d'exploitation.	Privilèges des messageries	Total.
	pour cent.	pour cent.	pour cent.
1911	41·9	45·9	87·8
1912	44·4	44·5	88·9
1913	44·8	49·4	94·2
1914	49·6	47·0	96·6
1915	49·8	49·6	99·4

Les rapports des différentes compagnies ne jettent aucune lumière sur les causes qui produisirent ces accroissements. Une étude comparative des dépenses fera voir dans quelle branche de cette industrie ces derniers eurent lieu depuis cinq ans. Ils tombent dans le domaine privé des compagnies, vu que le coût des privilèges constitue, pour une forte part, le prix que les chemins de fer chargent à leurs compagnies de messageries pour le transport de leurs wagons sur les voies ferrées.

Les privilèges des messageries, qui comportent le droit de se servir des voies ferrées et autres voies de transport, ont coûté en 1915 la somme de $6,610,224.11. En 1914, ils ont coûté $6,246,632.28. Ainsi, tandis que les recettes brutes diminuaient de 10·6 pour cent en 1915, le rapport des privilèges des messageries aux recettes brutes augmentaient de 2·6 pour cent.

Durant l'année expirée un effort tendant à amener les compagnies de messageries à faire rapport sur le poids et le nombre de colis ne fut pas un succès. Quelques compagnies se déclarèrent incapables de satisfaire à cette exigence.

Suit, la classification des frais d'exploitation pour l'année 1915 et les quatre antérieures:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien	33,721 75	214,489 59	146,268 89	144,881 75	107,617 57
Frais du trafic	104,307 20	94,186 61	160,203 25	182,163 77	90,692 67
Frais de transport	3,871,901 69	4,075,515 28	4,918,556 48	5,399,601 67	4,981,846 41
Frais généraux	141,297 27	495,928 52	518,516 11	519,985 09	452,747 51
Totaux	4,151,227 91	4,880,120 00	5,743,544 73	6,246,632 28	5,632,904 16

Observons que l'accroissement principal, année par année, durant la période qui fait le sujet des chiffres précédents, fut dans les frais de transport. En 1914, avec un volume d'affaire moindre, il en a coûté $481,045.19 de plus qu'en 1913 pour son transport. En 1915, cependant, les frais de transport furent réduits de $417,755.26. Cette réduction égalait 7·7 pour cent, tandis que les recettes brutes, ainsi qu'il a été démontré, subirent une baisse de 10·6 pour cent. En d'autres termes, les compagnies de messageries ne purent ajuster les frais aux recettes.

Pour fins de comparaison analytique, nous donnons les détails qui suivent sur les frais d'exploitation pour les années 1912, 1913, 1914 et 1915, sous chacun des titres de division qui suivent:—

ENTRETIEN.

—	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	9,392 13	4,412 79	4,498 08	4,225 36
Bâtiments, dépendances, terrain	121,287 00	9,658 41	5,015 30	3,747 35
Matériel de bureau	11,836 77	21,232 94	18,973 90	13,744 70
Chevaux	11,636 62	17,775 45	19,271 59	19,756 91
Véhicules—réparations	45,020 44	61,143 50	75,550 91	48,799 10
Véhicules—renouvellement	2,880 75	17,307 27	7,174 75	5,555 02
Matériel des écuries	9,416 48	12,088 20	10,829 54	7,996 29
Matériel de transport	2,516 76	2,336 11	3,525 13	1,522 75
Autres frais	174 58	8 44	7 32	2,270 09
Non répartis	328 06	295 83	35 23	....
Facilités conjointes, Dt	....	9 95	....	....
Totaux	214,489 59	146,268 89	144.881 75	107,617 57

FRAIS DE TRAFIC.

—	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	51,809 37	60,579 99	48,178 00	41,693 03
Agences extérieures	6,948 20	8,255 65	7,733 22	669 04
Publicité	12,805 80	16,615 26	13,170 01	5,872 66
Associations du trafic	6,170 72	4,359 45	10,644 65	5,870 47
Papeterie et impressions	16,159 89	70,232 67	102,437 80	33,567 74
Autres frais	131 67	12 05	0 09	3,019 73
Non répartis	160 96	148 18	....	....
Totaux	94,186 61	160,203 25	182,163 77	90,692 67

FRAIS DE TRANSPORT.

—	1912.	1913	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	174,208 91	239,643 37	304,919 72	269,157 68
Employés de bureau	960,871 05	1,243,743 76	1,325,727 46	1,240,119 91
Commissions	720,315 68	804,193 85	839,645 00	774,494 84
Employés sur les wagons	458,835 65	565,328 74	622,214 06	594,654 81
Fournitures et frais de burea	111,691 01	151,025 66	190,021 79	153,961 15
Loyer de bureaux locaux	467,264 18	492,101 92	581,032 60	587,229 86
Employés aux écuries	43,356 78	55,412 35	54,213 51	59,960 97
Fournitures et frais des écuries	340,959 37	407,762 46	422,041 13	397,774 14
Employés sur les trains	454,508 84	529,874 40	571,757 71	545,009 43
Fournitures et frais sur les trains	4,179 58	6,523 45	6,463 67	6,094 20
Camionneurs	46,962 88	33,719 22	90,093 82	24,049 84
Frais de camionnage	41,378 26	16,727 73	15,292 23	11,072 51
Papeterie et impressions	113,857 81	165,370 37	178,646 35	132,887 83
Pertes et dommages—fret	107,297 41	156,631 84	193,547 17	130,070 92
" " espèces	15,976 32	7,252 40	4,237 97	9,763 65
Dommages aux propriétés	631 98	1,187 56	1,206 09	1,223 25
Blessures	5,752 91	3,557 02	5,909 30	14,183 06
Autres frais	4,052 04	4,634 03	6,297 22	32,909 49
Non répartis	3,414 62	3,425 26	....	....
Facilités conjointes, Av	....	−19,558 91	−13,665 13	2,771 13
Totaux	4,075,505 28	4,918,556 48	5,399,601 67	4,981,846 41

FRAIS GÉNÉRAUX.

——	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires et déboursés des officiers généraux...	66,010 00	63,507 40	68,013 69	78,454 23
Salaires et déboursés des commis, etc.	264,687 18	284,993 26	306,194 80	225,384 80
Fournitures et frais de bureau en général	37,885 63	39,875 74	24,624 82	25,115 83
Frais judiciaires	9,376 61	3,859 74	7,081 90	4,832 52
Assurances	28,563 18	11,465 93	24,635 02	20,718 49
Pensions	48,085 59	56,412 47	65,104 02	38,348 80
Papeterie et impressions	21,116 54	21,441 14	7,573 45	6,482 03
Autres frais	19,677 63	36,495 50	16,757 34	53,410 81
Non répartis	526 16	464 93	....	....
Totaux	495,928 52	518,516 11	519,985 09	452,747 51

COMPTE DU REVENU.

Les résultats des opérations de l'année sont bien représentés dans l'état de compte suivant:—

Recettes brutes de l'exploitation		$ 11,311,797 00
Privilèges des messageries	$ 5,610,224 11	
Frais des opérations	5,632,904 10	
		11,243,128 27
Recettes nettes de l'exploitation		68,668 93
Recettes nettes d'opérations extérieures		26,955 46
Revenu total net		$ 95,624 39
Moins les taxes		123,029 27
Déficit de l'exploitation		$ 27,404 88
Addition—autre revenu		104,636 69
Revenu brut pour les actionnaires		$ 77,231 81

Aucunes déductions ne furent rapportées sur le dernier item et aucuns dividendes ne furent déclarés en 1915; par conséquent, il apparait aussi bien comme revenu net des actionnaires. Il y a quatre ans les compagnies faisant affaire au Canada avaient une balance à leur crédit, toutes déductions faites pour dividendes, etc., de $683,664.33.

SALAIRES.

En combinant salaires, gages et commissions tel qu'il appert au compte des frais d'exploitation pour 1915, on trouve un total de $3,857,204.90 comparé avec $4,235,455.85 pour l'année précédente.

Ce total de 1915 était égal à 68·5 pour cent des frais d'exploitation. Le pourcentage en 1914 était de 67·8.

Le système statistique en force n'exige pas que les compagnies de messageries fassent rapport du nombre de leurs employés.

EFFETS DE COMMERCE.

En 1915, les compagnies de messageries émirent des effets de commerce pour un montant de $54,289,736.17, soit $11,607,603.37 de moins qu'en 1914. Les mandats, chèques, etc., furent au nombre de 4,218,124. Lisez plus bas un compte-rendu des papiers négociables émis durant les années respectives 1915 et précédentes:—

Effets de commerce.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Montant.	Montant.	Montant.	Montant.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mandats (domestiques)	43,361,803 54	45,620,681 99	49,773,324 10	49,670,865 30	42,516,429 46
Mandats internationaux	2,205,980 16	2,698,796 91	3,510,668 14	3,131,907 87	1,460,909 73
Chèques de voyage	998,051 35	1,279,085 66	1,771,904 82	1,666,630 00	1,405,110 00
Chèques internat. de voyage	1,200,930 00	1,051,621 00	1,416,201 30	1,825,702 27	382,291 71
Chèques à présentation	3,639,778 93	5,514,821 50	7,309,889 02	8,011,832 00	7,642,034 89
Mandats télégraphiques	113,726 91	182,770 07	236,853 43	370,968 55	202,991 38
Lettres de crédit	156,921 01	142,166 30	69,301 96	21,919 27	23,301 25
Autres papiers négociables	488,660 67	505,179 35	905,550 84	1,197,514 28	656,667 75
	52,165,852 57	56,995,122 78	65,044,193 61	65,897,339 54	54,289,736 17

NOMBRE DE BUREAUX.

Le nombre des bureaux de messageries au Canada en 1915 était de 3,614 comparé avec 3,305 en 1914.

Les bureaux où l'on pouvait se procurer des effets de commerce étaient au nombre de 7,179, ce qui accuse une augmentation de 6 durant l'année.

EQUIPEMENT.

L'état tabulaire suivant donne des détails relatifs à l'équipement pour 1913, 1914 et 1915:—

Equipement.	1913.		1914.		1915.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$ c.		$ c.		$ c.
Automobiles	4	10,905 63	16	48,220 54	15	44,804 87
Coffres-forts de wagons, papeterie	125	24,097 21	125	24,472 21	98	23,645 21
Wagons doubles	157	44,090 83	159	46,640 04	137	41,976 21
Charriots	2,381	72,513 25	2,799	84,481 60	3,043	91,544 52
Chevaux	1,084	203,921 26	1,086	222,974 94	1,031	210,401 49
Coffres-forts de messagers	801	18,005 51	849	19,181 46	876	20,451 22
Malles de messagers	1,723	26,301 64	1,729	25,591 37	1,556	22,598 88
Fournitures de bureau, etc		80,125 82		91,440 71		101,415 98
Coffres-forts de bureau	1,112	115,239 42	1,234	120,644 13	1,306	122,597 73
Camions simples	854	149,500 89	910	160,592 25	938	167,387 35
Traîneaux	841	61,085 18	1,000	68,013 16	744	66,728 78
Equipement d'écurie		32,539 34		35,079 56		32,972 89
Autre équipement		86,785 35		90,635 32		85,524 15

La valeur totale de l'équipement en 1915 était de $1,032,049.28.

TAXES.

Le montant des taxes des compagnies de mèssageries pour 1915 s'élevait à la somme de $123,029.27, accusant une diminution de $1,032.17 sur l'année précédente.

La répartition des taxes par province, en 1912, 1913, 1914 et 1915 était comme suit:

——	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick	1,129 58	946 94	1,247 12	1,301 15
Nouvelle-Ecosse	440 69	3,135 92	3,506 05	4,822 59
Ile du Prince-Edouard	280 20	342 50	677 50	481 48
Québec	21,156 53	25,619 04	10,793 40	10,452 00
Ontario	46,755 72	56,693 49	60,770 46	74,782 42
Manitoba	3,377 83	3,377 80	5,483 12	4,334 10
Saskatchewan	2,196 74	1,270 67	27,575 83	9,804 04
Alberta	1,695 19	1,560 43	1,705 84	3,984 55
Colombie-Britannique	1,820 00	2,292 26	2,233 36	2,678 74
Yukon	....	60 51	48 60	48 60
Etranger	3,671 71	2,488 37	3,460 06	2,752 58
Non réparties	4,964 39	5,349 81	6,560 10	....
	87,488 58	103,137 74	124,061 44	123,029 27

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

TABLEAU 1.—Sommaire du nombre de milles d'exploitation et par province, pour l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Milles sur lignes à vapeur.	Milles sur lignes électriques.	Milles sur lignes de navigation à vapeur.	Milles sur routes.	Milles sur diverses lignes.	Total en milles.	Milles couverts, opérations extérieures.
1	American*	1,210·54	11·00	68·00	....	·75	1,290·29	....
2	British America	414·04	....	....	....	....	414·04	....
3	Canadian	9,398·13	97·00	735·00	17·00	2·00	10,249·13	2,630·00
4	Canadian Northern	6,552·95	36·30	....	....	....	6,589·25	....
5	Dominion	16,982·32	110·11	1,271·00	58·00	....	18,421·43	14,181·00
6	Great Northern	680·39	....	30·00	....	....	710·39	....
7	Wells Fargo & Co	334·36	....	602·00	....	....	936·36	....
		35,572·73	254·41	2,706·00	75·00	2·75	38,610·89	16,811·00

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.
1	American*	....	....	....	335·66	786·23	110·40
2	British America	....	....	....	....	414·04	....
3	Canadian	532·50	639·20	298·10	1,368·71	3,809·00	301·00
4	Canadian Northern	....	....	....	585·15	1,244·29	1,826·15
5	Dominion	1,511·36	799·78	270·70	2,366·41	4,022·68	1,686·60
6	Great Northern	....	....	....	....	....	236·86
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	....	243·66	....
		2,043·86	1,438·98	568·80	4,655·93	10,519·90	4,161·01

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Yukon.	Etranger.	Total en milles.
1	American*	....	....	58·00	....	....	1,290·29
2	British America	....	....	....	....	....	414·04
3	Canadian	1,046·40	694·20	1,303·00	....	2,887·02	12,879·13
4	Canadian Northern	2,039·96	850·20	....	....	† 43·50	6,589·25
5	Dominion	2,759·60	1,861·40	3,061·90	....	14,262·00	32,602·43
6	Great Northern	....	....	443·53	....	30·00	710·39
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	692·70	....	936·36
		5,845·96	3,405·80	4,866·43	692·70	17,222·52	55,421·89

*Y compris la National Express Co. †Aux Etats-Unis.

TABLEAU 2.—Sommaire du capital pour l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Actions. — Actions ordinaires en circulation.	Actions. — Somme totale en circulation.	Dette consolidée. — Somme en circulation.	Capital total.	Total des espèces réalisées sur actions.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	....	....	....	....	....
2	British America	100,000 00	100,000 00	....	100,000 00	....
3	Canadian	1,742,200 00	1,742,200 00	....	1,742,200 00	902,200 00
4	Canadian Northern	1,000,000 00	1,000,000 00	....	1,000,000 00	....
5	Dominion	2,000,000 00	2,000,000 00	40,000 00	2,040,000 00	2,000,000 00
6	Great Northern	....	....	....	....	....
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	....	....
		4,842,200 00	4,842,200 00	40,000 00	4,882,200 00	2,902,200 00

*Y compris la National Express. Co.

TABLEAU 3.—Coût des immeubles et de l'équipement jusqu'à l'année close le 30 juin 1915, inclusivement.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Compte. — Immeubles servant à l'exploitation.	Compte. — Locaux et dépendances servant à l'exploitation.	Compte. — Equipement. — Chevaux.	Compte. — Equipement. — Véhicules.	Compte. — Equipement. — Autre équipement.	Compte. — Equipement. — Equipement total.	Compte. — Coût total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	....	....	....	....	....	....	....
2	British America	....	....	....	....	203 72	203 72	203 72
3	Canadian	260,200 00	....	54,625 00	69,352 44	63,690 69	187,668 13	447,868 13
4	Canadian Northern	....	3,433 16	24,077 20	29,250 06	49,587 77	102,915 03	106,348 19
5	Dominion	500,000 00	1,503,968 47	123,956 75	191,749 37	390,515 46	706,221 58	2,710,190 05
6	Great Northern	....	722 15	567 30	594 45	1,393 60	2,555 35	3,277 50
7	Wells, Fargo & Co	....	....	....	....	....	....	....
	Total	760,200 00	1,508,123 78	203,226 25	290,946 32	505,391 24	999,563 81	3,267,887 59

*Y compris la National Express Co.

TABLEAU 4.—Sommaire du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Comptes des recettes. Recettes brutes de l'exploitation.	Privilèges des messageries Dt.	Recettes provenant de l'exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.	Recettes nettes des opérations extérieures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*.............	818,354 39	390,824 62	427,529 77	399,318 14	28,211 63	....
2	British America.......	14,709 49	5,881 30	8,828 19	2,375 09	6,453 10	....
3	Canadian..............	3,208,222 46	1,554,427 61	1,653,794 85	1,576,042 71	77,752 14	5,874 13
4	Canadian Northern....	952,723 94	368,180 03	584,543 91	409,292 18	175,251 73	....
5	Dominion.............	6,220,542 26	3,234,715 54	2,985,826 72	3,211,900 93	−226,074 21	21,081 33
6	Great Northern.......	79,861 27	48,087 72	31,773 55	26,464 39	5,309 16	....
7	Wells Fargo & Co......	17,383 39	8,107 29	9,276 10	7,510 72	1,765 38	....
		11,311,797 20	5,610,224 11	5,701,573 09	5,632,904 16	68,668 93	26,955 46

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Comptes des recettes. Revenu total net.	Taxes.	Revenu provenant de l'exploitation.	Autre revenu.	Revenu général brut.	Dividendes.	Balance pour l'année.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*......	28,211 63	7,587 02	20,624 61	....	20,624 61	20,624 61	20,624 61
2	British America	6,453 10	....	6,453 10	113 66	6,566 76	6,566 76	6,566 76
3	Canadian.......	83,626 27	51,948 57	31,677 70	....	31,677 70	31,677 70	31,677 70
4	Canadian Northern.........	175,251 73	3,002 51	172,249 22	....	172,249 22	172,249 22	172,249 22
5	Dominion.......	−204,992 88	58,136 22	−263,129 10	104,523 03	−158,606 07	−158,606 07	−158,606 07
6	Great Northern	5,309 16	1,394 56	3,914 60	....	3,914 60	3,914 60	3,914 60
7	Wells Fargo & Co............	1,765 38	960 39	804 99	....	804 99	804 99	804 99
		95,624 39	123,029 27	− 27,404 88	104,636 69	77,231 81	77,231 81	77,231 81

*Y compris la National Express Co.

TABLEAU 5.—Sommaire du compte des recettes pour l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Revenu provenant du transport.			Revenus autres que provenant du transport.		
		Messagerie.	Divers colis.	Total des transports.	Mandats nationaux.	Mandats étrangers.	Chèques de voyageurs nationaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*............	777,312 60	1,246 95	778,559 55	5,654 86	104 71	491 97
2	British America.......	14,709 49	....	14,709 49	....	....	....
3	Canadian..............	3,100,781 17	....	3,100,781 17	60,068 47	....	....
4	Canadian Northern....	921,729 82	....	921,729 82	14,854 42	....	....
5	Dominion............	5,994,518 89	13,405 09	6,007,923 98	104,397 57	15,115 91	2,759 51
6	Great Northern.......	77,699 96	....	77,699 96	1,095 06	11 50	....
7	Wells Fargo & Co......	16,214 59	....	16,214 59	509 21	7 08	177 50
		10,902,966 52	14,652 04	10,917,618 56	186,579 59	15,239 20	3,429 08

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Revenus autres que provenant du transport—*Suite.*					
		Chèques de voyageurs étrangers.	Chèques à présentation.	Autres recettes.	Recettes brutes provenant de l'exploitat.	Privilèges des messageries.	Revenus totaux des opérations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*............	212 53	7,212 11	26,118 66	818,354 39	390,824 62	427,529 77
2	British America.......	....	....	....	14,709 49	5,881 30	8,828 19
3	Canadian..............	747 81	28,789 57	17,835 44	3,208,222 46	1,554,427 61	1,653,794 85
4	Canadian Northern....	....	16,139 70	....	952,723 94	368,180 03	584,543 91
5	Dominion............	743 84	57,990 21	31,611 24	6,220,542 26	3,234,715 54	2,985,826 72
6	Great Northern.......	....	315 37	739 38	79,861 27	48,087 72	31,773 55
7	Wells Fargo & Co......	....	381 61	93 30	17,383 39	8,107 29	9,276 10
		1,704 18	110,828 57	76,398 02	11,311,797 20	5,610,224 11	5,701,573 09

*Y compris la National Express Co.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Entretien.					
		Surintendance.	Locaux avec dépendances et terrains.	Equipement de bureau.	Chevaux.	Réparations de véhicles.	Renouvellement de véhicules
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	533 24	1,409 10	628 42	....	8,143 52	....
2	British America	....	....	....	....	....	....
3	Canadian	....	....	3,663 41	3,176 50	20,473 36	1,617 79
4	Canadian Northern	....	122 75	410 96	845 00	3,082 85	8 35
5	Dominion	3,600 00	2,208 44	8,809 65	15,541 21	16,869 35	3,852 68
6	Great Northern	87 70	7 06	224 76	194 20	230 02	7o 20
7	Wells Fargo & Co	4 42	....	7 50	....	....	....
	Total	4,225 36	3,747 35	13,744 70	19,756 91	48,799 10	5,555 02

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Entretien..					
		Equipement d'écuries.	Transport. Equipement	Autres frais.	Entretien, facilités conjointes. Dt.	Entretien, facilités conjointes. Av.	Entretien total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	55 24	939 32	1,088 07	....	....	12,796 91
2	British America	....	....	....	....	....	....
3	Canadian	4,079 52	225 00	1,130 72	....	....	34,366 30
4	Canadian Northern	745 84	14 50	45 00	....	....	5,275 25
5	Dominion	3,047 00	286 20	....	....	....	54,214 53
6	Great Northern	63 57	57 73	6 30	....	....	947 54
7	Wells Fargo & Co	5 12	....	....	....	....	17 04
	Total	7,996 29	1,522 75	2,270 09	....	....	107,617 57

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais du trafic.						
		Surintendance.	Agences extérieures.	Publicité.	Associations du trafic.	Papeterie et impressions.	Autres frais.	Trafic total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	2,501 21	....	902 63	....	543 63	2 27	3,949 74
2	British America	....	....	....	....	13 76	....	13 76
3	Canadian	4,086 47	....	157 50	1,966 55	2,171 88	....	8,382 40
4	Canadian Northern	2,242 58	87 78	97 68	1,087 10	2,911 38	....	6,426 52
5	Dominion	32,561 33	581 26	4,673 37	2,816 82	27,853 28	3,017 44	71,503 50
6	Great Northern	272 05	....	21 32	....	65 85	....	359 22
7	Wells Fargo & Co	29 39	....	20 16	....	7 96	0 02	57 53
	Total	41,693 03	669 04	5,872 66	5,870 47	33,567 74	3,019 73	90,692 67

* Y compris la National Express Co.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1915.
—*Suite.*

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport.					
		Surintendance.	Employés de bureau.	Commissions.	Employés sur wagons.	Fournitures et frais de bureau.	Loyer de bureaux locaux.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*............	18,220 35	112,351 44	34,272 85	59,991 01	10,948 40	18,935 36
2	British America.......	....	387 50	247 54	....	....	....
3	Canadian..............	60,047 96	395,615 13	318,768 63	187,454 46	26,237 17	52,286 41
4	Canadian Northern....	20,109 63	84,377 19	74,253 77	54,189 58	6,200 37	14,819 70
5	Dominion.............	169,511 85	639,792 39	340,881 31	289,253 73	109,818 66	499,817 47
6	Great Northern.......	1,013 75	5,512 76	4,361 39	3,766 03	482 88	1,370 92
7	Wells Fargo & Co......	254 14	2,083 50	1,709 35	....	273 67	....
	Total..........	269,157 68	1,240,119 91	774,494 84	594,654 81	153,961 15	587,229 86

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Suite.*					
		Employés des écuries.	Fournitures et frais des écuries.	Employés des trains.	Fournitures et frais des trains.	Employés camionneurs	Frais relatifs aux employés camionneurs
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*............	7,928 25	27,776 56	29,060 62	2,557 11	....	....
2	British America.......	....	....	319 20	....	8 15	....
3	Canadian..............	18,069 63	109,991 36	148,876 18	....	....	....
4	Canadian Northern....	2,721 05	29,595 43	54,570 07	106 36	3,604 12	589 62
5	Dominion.............	31,020 19	228,744 70	307,562 25	3,409 96	19,111 07	10,482 89
6	Great Northern.......	221 85	1,666 09	3,243 71	18 02	....	....
7	Wells Fargo & Co......	....	....	1,377 40	2 75	1,326 50	....
	Total..........	59,960 97	397,774 14	545,009 43	6,094 20	24,049 84	11,072 51

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Suite.*					
		Papeterie et impressions.	Perte et dommage, colis.	Perte et dommage en argent.	Dommage à la propriété.	Blessures.	Autres frais.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*............	6,802 07	15,623 84	....	181 35	984 58	7,470 19
2	British America.......	372 93	40 99	....	....	....	....
3	Canadian..............	32,062 94	53,616 93	....	270 34	1,313 05	6,408 21
4	Canadian Northern....	13,598 63	4,595 54	89 66	17 78	1,558 01	251 09
5	Dominion.............	79,333 39	55,491 55	9,673 99	747 81	9,702 13	18,780 00
6	Great Northern.......	605 02	698 90	....	5 97	625 29	....
7	Wells Fargo & Co......	112 85	3 17	....	....	....	....
	Total..........	132,887 83	130,070 92	9,763 65	1,223 25	14,183 06	32,909 49

*** Y compris la National Express Co.**

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'opérations pendant l'année close le 30 juin 1915. —*Suite.*

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais de transport—*Fin.*			Frais généraux.		
		Facilités conjointes des opérations. Dt.	Facilités conjointes des opérations. Av.	Total des transports.	Salaires et frais relatifs aux officiers en général.	Salaires et frais des employés et garçons.	Fournitures et frais généraux de bureau.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	....	....	353,103 98	2,442 58	16,050 21	1,850 23
2	British America	....	....	1,376 31	....	360 00	500 73
3	Canadian	....	....	1,411,018 40	31,478 21	55,498 14	9,751 74
4	Canadian Northern	1,585 64	4,356 77	362,476 47	6,663 16	21,557 08	2,189 56
5	Dominion	....	....	2,823,135 34	37,667 14	130,711 33	10,703 92
6	Great Northern	....	....	23,592 58	178 07	1,037 16	112 20
7	Wells Fargo & Co	....	....	7,143 33	25 07	170 88	7 45
	Total	1,585 64	4,356 77	4,981,846 41	78,454 23	225,384 80	25,115 83

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Frais généraux.					
		Frais d'avocats.	Assurances.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres frais.	Total général des frais.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	1,526 98	4,085 12	2,340 95	368 64	802 80	29,467 51
2	British America	....	....	....	36 83	87 46	985 02
3	Canadian	628 77	6,281 88	6,000 00	1,324 03	11,312 84	122,275 61
4	Canadian Northern	159 38	2,889 15	....	1,024 92	630 69	35,113 94
5	Dominion	2,473 48	7,311 46	30,000 00	3,679 81	40,500 42	263,047 56
6	Great Northern	25 60	125 80	....	39 67	46 55	1,565 05
7	Wells Fargo & Co	18 31	25 08	7 85	8 13	30 05	292 82
	Total	4,832 52	20,718 49	38,348 80	6,482 03	53,410 81	452,747 51

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Récapitulation des dépenses.				
		Entretien.	Coût du trafic.	Frais du transport.	Frais généraux.	Total des frais d'opération.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	12,796 91	3,949 74	353,103 98	29,467 51	399,318 14
2	British America	....	13 76	1,376 31	985 02	2,375 09
3	Canadian	34,366 30	8,382 40	1,411,018 40	122,275 61	1,576,042 71
4	Canadian Northern	5,275 25	6,426 52	362,476 47	35,113 94	409,292 18
5	Dominion	54,214 53	71,503 50	2,823,135 34	263,047 56	3,211,900 93
6	Great Northern	947 54	359 22	23,592 58	1,565 05	26,464 39
7	Wells Fargo & Co	17 04	57 53	7,143 33	292 82	7,510 72
	Total	107,617 57	90,692 67	4,981,846 41	452,747 51	5,632,904 16

*Y compris la National Express Co.

TABLEAU 7.—Sommaire des taxes et cotes par province pour l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Provinces.					
		Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*						
2	British America						
3	Canadian	566 27	2,289 39	215 00	8,016 08	37,325 29	347 00
4	Canadian Northern				253 02	435 69	559 55
5	Dominion	734 88	2,533 20	266 48	2,182 90	36,271 44	3,163 35
6	Great Northern						264 20
7	Wells Fargo & Co					750 00	
		1,301 15	4,822 59	481 48	10,452 00	74,782 42	4,334 10

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Provinces—*Suite.*					
		Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Yukon.	Etranger.	Montant total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*						†7,587 02
2	British America						
3	Canadian	71 40	1,202 52	200 00		1,715 62	51,948 57
4	Canadian Northern	474 55	242 74			1,036 96	3,002 51
5	Dominion	9,258 09	2,539 29	1,186 59			58,136 22
6	Great Northern			1,130 36			1,394 56
7	Wells Fargo & Co			161 79	48 60		960 39
		9,804 04	3,984 55	2,678 74	48 60	2,752 58	123,029 27

†Non distribué *Y compris la National Express Co.

TABLEAU 8.—Sommaire de l'équipement en la possession des compagnies pendant l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Automobiles.		Coffres-forts des wagons papetiers.		Wagons doubles.		Trucks à quatre roues.		Chevaux et autres animaux dr trait.	
		Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.
1	American*	....	....	....	....	10	1,738 48	127	1,205 70	40	6,589 44
2	British America	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3	Canadian	5	17,366 44	4	750 00	46	10,055 00	666	12,860 00	356	54,625 00
4	Canadian Northern	2	5,666 00	....	....	9	2,810 50	255	10,852 04	93	24,663 00
5	Dominion	8	21,772 43	94	22,895 21	72	27,372 23	1977	66,261 18	537	123,956 75
6	Great Northern	....	....	....	....	....	....	17	359 60	5	567 30
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	....	....	....	1	6 00	....	....
		15	44,804 87	98	23,645 21	137	41,976 21	3043	91,544 52	1031	210,401 49

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Coffres-forts de messagers.		Malles de messagers.		Fournitures de bureaux et accessoires.	Coffres-forts de bureaux.		Wagons simples.	
		Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.	Nomb.	Montant. $ c.
1	American*	9	69 12	....	....	8,635 53	58	2,395 15	29	3,510 59
2	British America	1	35 00	....	....	....	1	143 38	....	....
3	Canadian	190	2,500 00	110	1,650 00	23,810 00	308	13,850 00	298	30,551 00
4	Canadian Northern	137	4,180 96	14	227 80	6,916 13	233	22,177 06	79	15,501 82
5	Dominion	535	13,623 89	1432	20,721 08	61,786 62	692	82,585 25	527	117,252 14
6	Great Northern	4	42 25	....	....	90 70	9	522 00	5	571 80
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	....	177 00	5	924 89	....	....
		876	20,451 22	1556	22,598 88	101,415 98	1306	122,597 73	938	167,387 35

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Traîneaux.		Equipement d'écuries.	Autre équipement.	Nombre total.	Montant total.
		Nombre.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	30	1,775 05	14 85	1,055 58	303 00	26,989 49
2	British America	....	....	....	25 34	2 00	203 72
3	Canadian	249	11,380 00	7,620 09	650 60	2,232 00	187,668 13
4	Canadian Northern	72	6,426 08	4,967 54	2,914 19	894 00	107,303 12
5	Dominion	392	47,125 00	20,315 31	80,554 49	6,266 00	706,221 58
6	Great Northern	1	22 65	55 10	323 95	41	2,555 35
7	Wells Fargo & Co	....	....	....	....	6	1,107 89
		744	66,728 78	32,972 89	85,524 15	9,744	1,032,049 28

*Y compris la National Express Co.

Tableau 9.—Sommaire des documents financiers émis pendant l'année close le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Mandats vendus.		Chèques de voyageurs.			
		Nationaux.	Etrangers.	Nationaux.	Etrangers.	Chèques émis à présentation.	Transferts télégraphiques.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	American*	1,354,337 85	....	935,650 00	256,200 00	166,367 53	17,993 50
2	British America	....	....	....	....	....	....
3	Canadian	10,385,709 55	....	....	106,881 71	1,733,691 97	50,968 87
4	Canadian Northern	4,139,350 55	....	....	....	1,267,209 27	....
5	Dominion	26,237,215 07	1,457,822 58	439,230 00	19,210 00	4,335,794 23	104,524 61
6	Great Northern	256,980 07	766 15	....	....	110,998 94	....
7	Wells Fargo & Co	142,836 37	2,321 00	30,230 00	....	27,972 95	29,504 40
		42,516,429 46	1,460,909 73	1,405,110 00	382,291 71	7,642,034 89	202,991 38

Numéro.	Nom de la compagnie de messageries.	Commissions de lettres de crédit.	Autres formules de remise.	Total.		Nombre des bureaux de messageries au Canada.	Nombre de bureaux ayant des mandats en vente.
				Nombre.	Montant.		
		$ c.	$ c.		$ c.		
1	American*	23,301 25	87,557 64	160,866	2,841,407 77	146	117
2	British America	....	....	....	....	11	....
3	Canadian	....	361,230 55	1,060,496	12,638,482 65	1,026	964
4	Canadian Northern	....	....	414,930	5,406,559 82	664	691
5	Dominion	....	207,879 56	2,557,237	32,801,676 05	1,717	5,361
6	Great Northern	....	....	18,417	368,745 16	39	39
7	Wells Fargo & Co	....	....	6,178	232,864 72	11	7
		23,301 25	656,667 75	4,218,124	54,289,736 17	3,614	7,179

*Y compris la National Express Co.

STATISTIQUES DES TÉLÉGRAPHES

DU CANADA

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 30 JUIN

1915

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. de L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI.
1916

A son Altesse Royale le Feld Maréchal Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C. J., C. C., C. P., etc., etc., etc., Gouverneur général et généralisme du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel sur la statistique des télégraphes, pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux

TABLEAU 6—Messages, employés, rémunération, etc.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Nombre de télégrammes.	Nombre de cablogrammes.	Nombre des opérations.		Nombre des autres fonctionnaires et employés.	Appointements et gages.	Montant de papier-monnaie en mains.
				Hommes.	Femmes.			
								$ c.
*Canadian Northern Telegraph Co.	Toronto	580,930	4,042	60	5	129	60,910 06	....
Cie du chemin de fer Pacifique Canadien	Montréal	3,584,423	247,846	431	91	1,015	1,183,427 94	590,061 79
Service télégraphique de l'Etat	Ottawa	377,849	....	780	122	168	402,596 64	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	144,164	....	175	3	42	82,633 44	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	4,310,592	350,414	1,821	82	483	618,809 43	75,193 13
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd	Londres, Ang.	....	....	....	....	....	18,500 00	....
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd.	Montréal	75,713	133,671	160	....	70	154,027 63	....
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	81,035	3,974	38	16	4	4,601 16	....
Pacific Cable Board	Londres, Ang.	....	....	40	....	18	69,601 07	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Com.	Toronto	119,453	1,306	3	1	4	3,779 00	....
Western Union Telegraph Co.	New York	677,976	236,136	169	13	300	347,441 37	....
Totaux	....	9,952,135	977,389	3,677	333	2,233	2,946,327 74	665,254 92

* Pour les six mois expirés le 31 décembre 1914.

TABLEAU 7—Poteaux-milles par province.

Nom de la compagnie.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskat-chewan.	Alberta.	Colombie-Britannique	Yukon.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Northern Telepgrah Co.	....	....	....	....	963·40	*2,103·90	2,117·10	1,182·20	96·00	....
Cie du ch. de f. Pacifique-Canadien.	543·00	462·00	....	1,246·00	3·953·00	1,730·00	2·776·00	1,885·00	1,743·00	....
Service télégraphique de l'Etat	847·00	88·25	† 14·00	2,144·25	28·00	....	947·50	1,193·00	4,639·50	586·00
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	....	....	....	365·50	306·50	1,107·25	689·00	717·00	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	....	455·00	....	3,398·00	5·382·00	70·00	....	....	....	....
North American Telegraph Co.	....	....	....	....	44·00	....	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Commission	....	....	....	....	330·00	....	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.	1,554 00	995 00	....	48 00	98·50	....	....	....	123·81	....
Totaux	2,944·00	2,000 25	14·00	6,836·25	11,164·40	4,210·40	6,947·85	4,949·20	7·319·31	586·00

* 43·50 dans l'Etat de Minnesota. † A Terre-Neuve.

TABLEAU 8—Milles de fils, par province.

Nom de la compagnie.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique	Yukon.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Northern Telegraph Co.	....	....	....	....	2,762·10	*7,673·00	6,176 80	3,315·50	192·00	....
Cie du ch. de fer Pacifique Canadien	2,577·00	2,878·00	....	9,359·00	35,502·00	11,483·00	16,018·00	14,253·00	11,550·00	....
Service télégraphique de l'Etat	993·50	118·25	14·00	2,398·00	45·00	....	1,034·50	1,221·00	5,028·25	586·00
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	....	....	....	1,166.75	1,784·75	3,832·75	3,705·25	4,111·00	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	....	457·00	....	10,774·00	20,778·00	944·00	....	....	....	....
North American Telegraph Co.	....	....	....	....	664.00	....	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Commission	....	....	....	....	1,407·00	....	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.	7,903·95	5,237·55	....	48·00	3,858·50	....	....	....	628·00	....
Totaux	11,474·45	8,690·80	14·00	22,579·00	66,183·35	21,884·75	27,062·05	22,494·75	21,866·2	586·00

*596·80 milles dans l'Etat de Minnesota. † A Terre-Neuve.

TABLEAU 9—Nombre de bureaux par province.

Nom de la compagnie.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie Britannique.	Yukon.	Total.
Canadian Northern Telegraph Co.	....	....	....	....	117	128	151	45	....	....	441
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	26	24	....	220	486	165	237	146	142	....	1,446
Service télégraphique de l'Etat	126	30	†2	180	8	....	26	31	450	17	870
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	....	....	....	14	14	53	30	22	....	133
Great North Western Telegraph Co. of Canada	....	40	....	412	549	113	143	44	....	*37	1,338
North American Telegraph Co.	....	....	....	....	46	....	....	....	....	....	46
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	....	....	....	....	26	....	....	....	....	....	26
Western Union Telegraph Co.	136	65	....	5	....	....	....	....	29	....	235
Totaux	288	159	2	817	1,246	420	610	296	643	54	4,535

* Aux Etats-Unis. † A Terre-Neuve.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du Contrôleur des Statistiques, au sujet des opérations des Compagnies de télégraphe du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTROLEUR DES STATISTIQUES.

OTTAWA, 15 MARS 1916.

M. A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ,ci-joint, les Statistiques des Télégraphes pour l'année terminée le 30 juin 1915.

Comme les années précédentes, toutes les organisations télégraphiques opérant en Canada ont fait rapport en conformité des nécessités statistiques du ministère.

Il n'a pas été jugé à propos de répéter les renseignements historiques qui ont paru dans les Statistiques des Télégraphes pour 1911 et 1912. Le but que nous nous proposions en les publiant ayant été atteint.

Les rapports pour 1915 montrent une diminution dans les résultats des opérations comparés à l'année précédente. Les détails se trouvent dans les paragraphes suivants des observations préliminaires et dans les tableaux constituant la partie principale de ce rapport.

ORGANISATION.

Comme complément aux statistiques des pages suivantes, nous donnons ci-après l'organisation des compagnies telle que constituées à la date du 30 juin 1914:—

Anglo American Telegraph Company, Limited.—Président du Bureau de dir., Francis A. Bevan; directeurs, MM. Francis A. Bevan, Robert H. Benson et sir Herbert S. Leon, Bart; secrétaire, William Miles, Winchester House, Old Bond Street, Londres, Ang. La compagnie a loué à bail tous ses droits à la Western Union Telegraph Company, de New-York, pour 99 ans du 1er avril 1911.

Canadian Northern Telegraph Company.—Président, sir William Mackenzie; vice-président, sir Donald Mann et D. B. Hanna; directeurs, sir William Mackenzie, sir Donald Mann, MM. Z. A. Lash, C.R., A. J. Mackenzie et D. B. Hanna; secrétaire, R. P. Ormsby; trésorier, L. W. Mitchell; avocat, Gerard Ruel; auditeur général, J. D. Morton; surintendant général, W. C. Muir. Le siège social de la compagnie est à Toronto.

Canadian Pacific Railway Company's Telegraph.—Président, sir Thomas G. Shaughnessy, C.C.O.V.; vice-présidents, I. G. Ogden, G. M. Bosworth et G. Bury, E. W. Beatty, et G. Hall; directeurs, sir Thomas G. Shaughnessy, sir Thomas Skinner, baronet, sir William C. Van Horne, sir Edmund B. Osler, M.P., R. B. Angus, H. S. Holt, W. D. Matthews, C. R. Hosmer, A. M. Nanton, l'hon Robert Mackay, D. McNicholl, l'hon James Dunsmuir et J. K. L. Ross; secrétaire, W. R. Baker, C.O.V.; trésorier, H. E. Suckling; avocat général, E. W. Beatty; contrôleur, J. Leslie; auditeur général, F. E. Shrimpton; gérant, J. McMillan. Le siège social de la compagnie est à Montréal.

Réseau télégraphique de l'Etat.—Ce réseau est administré par le ministère des Travaux publics, Ottawa. M. D. H. Keeley en est le surintendant général. Ce réseau sert à desservir les parties du Canada où il n'y a pas de réseaux appartenant à des compagnies.

Grand Trunk Pacific Telegraph Company.—Président, E. J. Chamberlin; vice-présidents, M. Donaldson et W. H. Ardley; directeurs MM. E. J. Chamberlin, W. H. Biggar, W. H. Ardley, M. Donaldson, Howard G. Kelley et A. B. Smith; secrétaire, Henry Philips; trésorier, Frank Scott; avocat général, W. H. Biggar, C. R., auditeur général, W. H. Ardley; gérant, A. B. Smith. Siège social, Montréal.

Great North Western Telegraph Company.—Président, Z. A. Lash; vice-président, Adam Brown; directeurs, MM. Adam Brown, James Hedley, Newcomb Carlton, l'hon. J. K. Kerr, E. Y. Gallaher, A. Jarvis, F. B. Hayes et Z. A. Lash; secrétaire, A. C. McConnell; trésorier, D. E. Henry; gérant général, George D. Perry. Siège social, Toronto.

North American Telegraph Company.—Président, C. F. Sise; vice-président, l'hon. Robert Mackay; directeurs, MM. C. F. Sise, l'hon. Robert Mackay, Robert Archer, Hugh Paton, Charles Cassils, L. B. McFarlane et W. H. Black; secrétaire-trésorier, J. H. Hoppes, Kingston, Ontario.

Temiskaming et Commission du Chemin de fer Northern Ontario.—Président de la commission, J. L. Englehart; commissaires, Denis Murphy et George W. Lee; secrétaire-trésorier W. H. Maund; comptable, T. J. Gracey. Siège social, Toronto.

Western Union Telegraph Company.—Président, Newcomb Carlton; vice-présidents, G. W. E. Atkins et Belvidere Brooks; directeurs, MM. Oliver Ames, William Vincent Astor, Henry A. Bishop, Newcomb Carlton, Robert C. Clowry, Henry W. DeForest, Chauncey M. Depew, William Fahnestock, Donald G. Geddes, Geo. J. Gould, Thomas H. Hubbard, Chauncey Keep, Robert S. Lovett, Edwin G. Merill, Percy A. Rockefeller, Jacob H. Schiff, Mortimer L. Schiff, James Stillman, William H. Truesdale et Albert H. Wiggin; secrétaire, William H. Baker; trésorier, Lewis Dresdner; contrôleur, E. Y. Gallaher; avocat général, George H. Fearons. Siège social, 195 Broadway, New-York.

Halifax and Bermudas Cable Company, Limited.—Président, sir Thomas Skinner, baronet; directeurs, sir Thomas Skinner, baronet, George Gray Ward, Frederick Ward, Thomas Hewitt-Skinner et William Morrey Kent; gérant général et secrétaire, Joseph Rippon, 33 Old Broad Street, Londres, Angleterre.

Commission du Cable du Pacifique.—Président de la commission, sir H. Babington Smith, C.C.B., C.E.I., sir W. H. Mercer, C.C.M.G. (agent colonial de la couronne) et sir G. O. Gibb, (président de la commission des chemins), représentant le Gouvernement Impérial; vice-présidents, A. Lang, l'hon. G. H. Perley, représentant le gouvernement canadien; le très hon. G. H. Reid, C.P., G.C.M.G., (haut commissaire pour l'Australie); sir T. A. Coghlan, C.B., O.S.I. (agent général pour la Nouvelle-Galles du Sud), représentant le gouvernement de l'Australie; l'hon. T. Mackenzie (haut commissaire pour la Nouvelle-Zélande), représentant le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande; secrétaire, F. J. Aldye, gérant, (résidant sur la côte du Pacifique) J. Milward.

Marconi Wireless Telegraph Company.—Président, Andrew A. Allan; vice-président, Guglielmo Marconi, D.S.c, LL.D.; directeurs, J. N. Greenshields, C.R., Robert Bickerdike, M.P., G. M. Bosworth, W. D. Birchall, Godfrey C. Isaacs, E. J. Nally et J. H. Lauer; secrétaire-trésorier, Alex. E. Reoch. Siège social, Montréal.

CAPITAL ET COÛT.

La situation se rapportant au capital et au coût est quelque peu confuse. Il y a plusieurs organisations qui ne possèdent ni capital-actions ni obligations et qui sont incapables, conséquemment, de faire rapport sur le coût de leurs réseaux télégraphiques. La compagnie télégraphique du chemin de fer Pacifique-Canadien est dans ce cas. Premièrement, plusieurs de ces lignes ont été construi-truites comme partie du réseau des chemins de fer de la compagnie, et le coût a été imputé aux dépenses du capital pour des fins purement de chemins de fer. Plusieurs réseaux sont aussi employés pour l'expédition des trains et la transmission des messages commerciaux. Le cas de la Commission du Câble du Pacifique montre un autre point de vue dans cette affaire. Ce câble appartient au Royaume-Uni conjointement avec plusieurs Dominions britanniques, et le coût pour les fins de ces statistiques est celui de l'installation au Canada. Avec ces explications, les faits donnés ici seront compris.

Voici les compagnies ayant leur siège social au Canada, qui ont produit un rapport sur leur capital.

——	Actions.	Obligations.
	$	$
Canadian Northern Telegraph Company	500,000	800,000
Grand Trunk Pacific Telegraph Company	100,000	
Great North Western Telegraph Company	500,000	
Marconi Wireless Telegraph Company	5,000,000	
North American Telegraph Company	200,000	
Total	6,300,000	800,000

Le coût de construction des réseaux appartenant aux compagnies canadiennes se chiffre comme ci-après:—

Télégraphe de la compagnie du chemin de fer, Canadien du Pacifique	$6,696,421
Réseau télégraphique de l'Etat	2,829,890
Compagnie de télégraphe North American	56,663
Commission du Câble du Pacifique	55,000
Témiskaming and Northern Ontario	39,800
Total	$9,677,774

Les renseignements donnés dans le tableau n° 1 se rapportent au capital des compagnies ayant leur siège social en dehors du Canada.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes en 1915, s'élèvent à $5,536,337.46 contre $5,983,204.04 en 1914. Ce qui fait une diminution de $446,866.58 pour l'année.

Dans les recettes de la Western Union Telegraph Company est inclus un montant spécial, déterminé arbitrairement, pour dépêches de passage par certaines parties du Canada de l'extrémité du câble à Canso, N.-E., à divers endroits des Etats-Unis.

Voici un tableau représentant les recettes brutes pour 1915 et les trois années précédentes:

	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Messages locaux	2,751,490 21	3,187,127 53	2,859,101 22	2,562,563 60
Messages conjoints	1,385,586 01	1,409,449 78	1,358,194 12	1,187,638 24
Rapports de presse	158,839 88	123,568 89	143,798 85	122,422 04
Rapports de marchés	98,437 70	103,710 58	99,638 33	40,723 86
Câblegrammes	484,713 68	682,456 78	711,326 89	806,309 23
Mandats	40,770 61	49,730 08	56,416 96	39,975 56
Fils loués	288,009 44	297,083 40	305,746 19	279,018 76
Divers	151,339 39	242,085 84	448,981 48	497,686 17
Total	5,359,188 92	6,095,212 90	5,983,204 04	5,536,337 46

En comparant les différents item du tableau précédent, nous comprendrons mieux les variations dans les recettes pour les quatre dernières années. Il est à remarquer, par exemple, que tandis que les recettes des câblogrammes ont été augmentées, celles des messages locaux ont été considérablement diminuées. Il n'est pas facile d'établir les causes de ce changement, excepté qu'on l'attribuerait à l'augmentation de l'usage des téléphones.

Les frais d'exploitation, en 1915, ont donné un total de $4,129,165.82. Le montant, en 1914, a été de $4,242,539.73.

Les frais d'exploitation furent égaux à 75 07 pour 100 des recettes brutes. Il y a eu une augmentation continuelle depuis 1912. Voici le rapport:

1912	$65·83	1914	$70 91
1913	66 84	1915	74 59

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation, en 1915, était de $1,407,171.61, comparée à $1,740,664.31, en 1914. Les renseignements se rapportant aux quatre dernières années sont donnés dans le tableau suivant:

1912	$1,831,367	1914	$1,740,664
1913	2,060,732	1915	1,407,172

Vu la situation déjà décrite, il est difficile de donner un état des recettes nettes vis-à-vis du capital; mais le tableau 1, autant qu'il est possible, fournit des renseignements concernant ces calculs.

Voici l'énumération des frais d'exploitation pour l'année 1915 et les trois années précédentes:

	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Appointements et gages	2,583,887 50	2,884,590 20	2,908,697 07	2,735,956 57
Impressions et papeterie	31,060 14	29,442 65	39,133 22	40,979 18
Lignes et matériel	372,344 25	402,149 33	674,086 18	762,658 14
Edifices	229,046 58	241,486 31	271,155 67	257,427 28
Frais judiciaires	2,177 40	3,918 59	2,858 35	743 19
Assurance	3,960 37	2,448 24	5,186 25	7,856 93
Commissions	143,070 03	141,854 06	130,877 51	114,840 14
Taxes	23,665 25	20,539 05	30,971 86	31,257 87
Divers	138,610 44	308,072 00	179,573 62	177,446 52
Total	3,527,821 96	4,034,480 43	4,242,539 73	4,129,165 82

Le tableau suivant montre comment les recettes brutes pour 1915 et les trois années précédentes se répartissent parmi les diverses organisations :

	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Telegraph Company.....	226,445 45	276,739 70	264,615 03	149,785 67
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien....	3,009,767 84	3,286,508 95	2,991,273 06	2,504,241 50
Service télégraphique de l'Etat.............	200,330 20	215,526 11	253,112 57	225,944 27
Grand Trunk Pacific Telegraph Company....	55,392 47	72,126 80	81,975 51	75,268 01
Great North Western Telegraph Company...	1,161,414 92	1,244,302 67	1,252,930 14	1,295,774 91
Halifax and Bermudas Cable Company......	68,805 00	69,710 00	77,465 00	87,930 00
Marconi Wireless Telegraph Company........	143,018 00	218,660 00	239,006 70	306,615 47
North American Telegraph Company........	26,331 42	22,023 49	23,849 95	19,843 40
Pacific Cable Board..........................	73,861 40	85,166 60	98,558 25	113,657 52
Temiskaming and Northern Ontario Commission..................................	38,932 03	36,297 73	32,165 17	24,912 01
Western Union Telegraph Company..........	354,888 19	568,150 85	668,252 66	732,364 70
Total.............................	5,359,188 92	6,095,212 90	5,983,204 04	5,536,337 46

Le frais d'exploitation pour 1915 et les trois années précédentes se divisent parmi les diverses organisations comme suit:

	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Telegraph Company.....	108,143 11	141,742 68	153,603 95	89,693 28
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien....	1,435,944 28	1,691,953 38	1,613,687 64	1,382,507 16
Service télégraphique de l'état..............	505,731 73	491,550 80	623,755 29	632,674 98
Grand Trunk Pacific Telegraph Company....	48,264 54	62,236 13	93,870 12	105,405 76
Great North Western Telegraph Company...	839,602 95	911,884 98	947,964 56	993,495 52
Halifax and Bermuda Cable Company.......	26,140 00	25,695 00	20,403 00	25,200 00
Marconi Wireless Telegraph Company........	148,485 00	218,597 00	231,848 08	285,552 85
North American Telegraph Company........	13,983 16	21,084,55	21,607 59	21,640 24
Pacific Cable Board..........................	122,708 13	69,649 69	76,146 92	85,753 07
Temiskaming and Northern Ontario Commission..................................	11,990 25	12,495 34	11,150,00	13,190 72
Western Union Telegraph Company.........	266,828 81	387,590 88	448,502 58	494,052 24
Total.............................	3,527,821 96	4,034,480 43	4,242,539 73	4,129,165 82

COMPTE DES RECETTES.

Voici un résumé du tableau 4 concernant le compte des recettes des organisations télégraphiques:

Recettes brutes	$5,294,593 49	
Frais d'exploitation	3,467,058 71	
Recettes nettes d'exploitation		$1,857,672 53
Additions—		
Exploitation à l'étranger	$ 3,353 17	
Loyers	11,134 03	
Garanties détenues	1,312 50	
Autres item		
		15,799 70
Recettes brutes corporatives		$1,873,472 23
Déductions—		
Taxes	$ 24,182 00	
Intérêt sur obligations	20,000 00	
Autres déductions	27,907 94	
		71,089 94
Recettes nettes corporatives		$ 1,802,382 92
Disposition des recettes nettes corporatives—		
Dividendes	$ 226,914 00	
Réserves	27,996 73	
		254,910 73
Balance		$ 1,547,471 56

Le point saillant dans le tableau qui précède, comme la chose fut aussi constatée en 1914, est la grande balance portée au compte des profits et pertes. On peut s'en rendre compte en consultant les détails dans le tableau 4.

MATÉRIEL.

Des enquêtes soignées ont été faites durant l'année à propos du développement de la cédule, actuellement prescrite, se rapportant au matériel, et les difficultés ont été surmontées. Il n'y a pas d'instruments télégraphiques du type étalon. Nous croyons, cependant, que cet obstacle à l'élaboration de la cédule officielle existante peut être facilement surmonté. Une attention spéciale lui sera donnée durant l'année courante.

Le tableau suivant indique ce qui se rapporte aux poteaux-milles et aux milles de fils, par province, pour 1915 et les trois années précédentes:

Province.	Poteaux-milles.				Milles de fils.			
	1912.	1913.	1914.	1915.	1912.	1913.	1914.	1915.
Nouvelle-Ecosse	2,828	2,907·25	2,931·75	2,944·00	9,878	9,412·49	10,912·23	11,474·45
Nouveav-Brunswick	1,867	2,251·25	1,910·25	2,000·25	8,376	7,297·34	8,444·79	8,690·80
Québec	7,515	7,035·25	6,851·00	6,836·25	24,249	25,242·20	22,296·25	22,579 00
Ontario	10,514	11,166·90	11,258·40	11,164·40	58,207	47,682·55	66,245·55	66,183 35
Manitoba	3,803	3,808·00	3,908·75	4,210 40	18,184	13,697·10	19,377·80	21,884·75
Saskatchewan	5,382	5,863·65	6,749·10	6,947·85	21,257	19,499·80	26·830·40	27·062·05
Alberta	2,895	3,476·05	4,050,50	4,949·20	14,491	16,193·05	19,286·70	22,494·75
Colombie-Britanniq	3,467	5,838·14	6,699·64	7,319·31	10,571	13,192·46	19·181·72	21,866·25
Yukon	2,498	688·00	688·00	586·00	2,713	638·00	588·00	586·00
Terre-Neuve	14	14·00	14·00	14·00	14	14·00	14·00	14·00
	40,785	43,048·49	45,061·39	46,971·66	167,939	152,918·99	193,277·44	202,835·40

On constate des augmentations réelles dans les poteaux-milles et les milles de fils durant l'année. Celle des milles de fils est la plus importante depuis que l'on offre de plus grands avantages dans le service télégraphique.

Les milles de fils pour 1915 et les trois années précédentes ont été distribués dans les classes suivantes:

	1912.	1913.	1914.	1915.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Galvanisés	116,974	122,168	126,886	132,343
Cuivre—aériens	50,100	29,417	21,606	27,812
Cuivre—sous-terrains	254	698	737	748
Cuivre—sous-marins	689	636	653	649
Multiples	36,218	39,794	43,395	41,283

Il doit être compris que «multiples» s'appliquent aux fils employés sur les réseaux duplex et quadruplex. Chaque mille de fil est, cependant, capable de servir, d'après les conditions ordinaires, de deux à quatre milles. Les milles de fils sont considérés sur la base actuelle.

SERVICE PUBLIC.

La diminution dans les recettes brutes, particulièrement pour les messages locaux, est attribuée au service public inférieur par les organisations télégraphiques en 1915. Le nombre des télégrammes a diminué durant l'année, de 11,980,869 à 9,952,135. Les télégrammes enregistrés depuis que le service des statistiques est établi sont comme suit:

1912	9,252.540	1914	11,980,869
1913	11,176,753	1915	9,952,135

Le nombre des câblogrammes fut de 977,389, comparé à 983,061 en 1914. La diminution du nombre, par exemple, a coïncidé avec l'augmentation des recettes pour le service du câble, montrant que la moyenne de péage par message a été plus élevée pour l'année. Les câblogrammes enregistrés sont comme suit:

1912	768,559	1914	983,061
1913	877,534	1915	977,389

EMPLOYÉS.

Les rapports de 1915 montrent une petite diminution dans le nombre des employés. Les chiffres de l'année sont de 6,243, contre 6,150 pour 1914.

Il y a 4,010 opérateurs: 3,677 hommes et 333 femmes. Il y avait, en 1914, 3,062 hommes et 319 femmes opérateurs.

Les autres fonctionnaires et employés sont au nombre de 2,233, une diminution de 536 pour l'année.

Les appointements et gages forment un total de $2,946,327.74, comparés à $3,214,140.44 en 1914.

Le total précédent des appointements et gages égale 71·3 pour 100 des frais d'exploitation. La proportion fut de 75·8 en 1914.

NOMBRE DE BUREAUX.

Les renseignements concernant la nombre de bureaux et leur distribution, par province, ont été vérifiés pour la première fois. Les rapports donnent les résultats suivants:

Nouvelle-Ecosse	288
Nouveau-Brunswick	159
Ile du Prince-Edouard	2
Québec	817
Ontario	1,246
Manitoba	420
Saskatchewan	610
Alberta	296
Colombie-Britannique	643
Yukon	54
Total	4,535

PAPIER-MONNAIE.

Il a été jugé à propos de demander aux corporations télégraphiques un rapport du montant de papier-monnaie en mains et les états fournis ont montré un total de $665,254.92 en 1915. Ces informations n'ayant pas été recueillies dans les années antérieures, on ne peut, dans ce cas, faire de comparaison.

TABLEAUX-STATISTIQUES.

Les tableaux qui suivent ces quelques observations préliminaires donnent en détail des renseignements concernant les diverses organisations télégraphiques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des Statistiques.

TABLEAU 1—Passif-capital, coût d'installation, recettes brutes et frais d'exploitation.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Capital-actions.	Dette amortissable.	Valeur des biens-fonds et du matériel.	Revenu du service.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes d'exploitation.	Pertes nettes d'exploitation.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Anglo-American Telegraph Co., Ltd.	Londres, Ang.	34,066,666 66	....	34,066,666 66	....	....	....	....
American Telegraph and Cable Co.	New-York	14,000,000 00	....	....	....	....	....	....
†Canadian Northern Telegraph Co.	Toronto	500,000 00	800,000 00	....	149,785 67	89,693 28	60,092 39	....
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	Montréal	....	....	6,696,421 40	2,504,241 50	1,382,507 16	1,121,734 34	....
Direct United States Cable Co., Ltd.	London, Eng.	5,909,106 66	....	5,909,106 66	....	....	....	....
Service Télégraphique de l'Etat	Ottawa	....	....	2,829,890 00	225,944 27	632,674 98	....	406,730 71
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	100,000 00	....	....	75,268 01	105,405 76	....	30,137 75
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	500,000 00	....	....	1,295,774 91	993,495 52	302,279 39	....
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	Londres, Ang.	250,000 00	....	757,740 00	87,930 00	25,200 00	62,730 00	....
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd.	Montreal	5,000,000 00	....	527,466 13	306,615 47	285,552 85	21,062 62	....
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	200,000 00	....	56,662 93	19,843 40	21,640 24	....	1,796 84
Pacific Cable Board	London, Eng.	....	8,723,168 00	*55,000 00	113,657,52	85,753 07	27,904 45	....
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	Toronto	....	....	39,800 00	24,912 01	13,190 72	11,721 29	....
Western Union Telegraph Co.	New-York	99,817,100 00	32,602,000 00	145,125,186 26	732,364 70	494,052 24	238,312 46	....
Totaux	....	160,342,873 32	42,125,168 00	196,063,940 04	5,536,337 46	4,129,165 82	1,845,836 94	438,665 30

* Au Canada seulement. † Pour six mois expirés le 31 décembre 1914.

TABLEAU 2—Recettes brutes et sources d'où elles proviennent.

Nom de la compagnie.	Télégrammes locaux.	Télégrammes conjoints.	Rapports de presse.	Rapports des marchés	Câblogrammes.	Mandats.	Fils loués.	Divers.	Total, recettes brutes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
§Canadian Northern Telegraph Co.	133,247 63	5,623 42	3,289 04	1,906 82	193 25	1,614 91	3,153 25	757 35	149,785 61
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	1,601,020 36	399,273 48	23,805 35	4,176 65	191,094 11	16,487 36	245,856 78	22,527 41	2,504,241 50
Service télégraphique de l'Etat	...	225,944 27	...	...	...	...	...	...	225,944 27
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	70,000 39	1,980 40	...	...	...	...	...	3,287 22	75,268 01
Great North Western Telegraph Co. of Canada	412,464 22	525,897 81	76,964 07	33,460 36	121,595 37	14,998 03	26,655 56	83,739 49	1,295,774 9
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	...	...	2,290 00	...	75,378 00	...	...	10,262 00	87,930 00
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd.	ϕ 61,234 8	...	840 42	...	56,969 52	...	...	‡187,570 71	306,615 47
North American Telegraph Co.	2,698 44	13,022 17	†	†	635 18	119 89	3,353 17	14·55	19,843 40
Pacific Cable Board	...	...	...	...	113,657 52	...	...	...	113,657 52
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	8,825 60	15,896 69	...	...	189 72	...	...	...	24,912 01
Western Union Telegraph Co.	273,072 14	...	15,233 16	1,180 03	246,596 56	7,655 37	...	*189,527 44	732,364 70
Totaux	2,562,563 60	1,187,638 24	122,422 04	40,723 86	806,309 23	39,975 56	279,018 76	497,686 17	5,536,337 46

ϕ Télégr. de navires. * Y compris $188,522.22 de frais de câble et stat. de relais. † Inclus avec conjoints. ‡ Y compris subventions. § Pour les six mois expirés le 31 décembre 1914.

TABLEAU 3—Frais d'exploitation.

Nom de la compagnie.	Appointements.	Papeterie et impressions.	Entretien des lignes et du matériel.	Entretien des bâtiments, etc.	Frais judiciaires.	Assurances.	Commissions.	Taxes.	Divers.	Frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
[2]Canadian Northern Telegraph Co.	57,960 96	2,808 01					11,614 78		17,309 53	89,693 28
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	1,105,079 67		51,094 73	226,332 73						1,382,507 16
Service télégraphique de l'Etat	402,596 64	5,829 84	†224,248 50							632,674 98
Grand Trunk Pacific Telegraph C.	25,179 24	2,689 62	67,350 79	2,792 00			6,028 60	655 25	710 26	105,405 76
Great North Western Telegraph Co. of Canada	548,593 83	19,515 48	190,106 19	4,007 51	701 56	2,549 85	85,874 73	21,907 13	120,239 24	993,495 52
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	18,500 00	930 00	543 00	2,490 00	26 00	80 00			2,631 00	25,200 00
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada Ltd.	154,027 63		115,116 34	*	11 63	4,970 28		1,018 70	10,408 27	285,552 85
North American Telegraph Co.	4,601 16	73 02	827 58	95 00	4 00	256 80	7,281 73	848 15	7,652 80	21,640 24
Pacific Cable Board.	69,601 07	3,063 05		237 47				77 51	12,773 97	85,753 07
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	2,375 00	466,98	6,308 44				4,040 30			13,190 72
Western Union Telegraph Co.	347,441 37	5,603 18	107,062 57	21,472 54				6,751 13	5,721 45	494,052 24
Totaux	2,735,956 57	40,979 18	762,658 14	257,427 28	743 19	7,856 93	114,840 14	31,257 87	177,446 52	4,129,165 82

* Y compris l'entretien de la ligne   [2] Pour six mois expirés le 31 décembre 1914.   † Y compris l'entretien des édifices.

TABLEAU 4—Compte des recettes pour l'année terminée le 30 juin 1915.

Nom de la compagnie.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes.	Additions.					Recettes totales.	
				Exploitation à l'étranger.	Loyers.	Garanties possédées.	Autres recettes.	Total.	Profits.	Pertes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Telegraph Co.	149,785 67	89,693 28	60,092 39						60,092 39	
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien	2,504,241 50	1,382,507 16	1,121,734 34						1,121,734 34	
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	75,268 01	105,405 76								30,137 75
Great North Western Telegraph Co. of Canada	1,283,342 93	971,588 39	311,754 54		11,119 48	1,312 50		12,431 98	324,186 52	
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	87,930 00	25,200 00	62,730 00						62,730 00	
Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada	306,615 47	285,552 85	21,062 62						21,062 62	
North American Telegraph Co.	16,475 68	14,115 24	2,360 44	3,353 17	14 55			3,367 72	5,728 16	
Pacific Cable Board	113,657 52	85,753 07	27,904 45						27,904 45	
Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission	24,912 01	13,190 72	11,721 29						11,721 29	
Western Union Telegraph Co.	732,364 70	494,052 24	238,312 46						238,312 46	
Totaux	5,294,593 49	3,467,058 71	1,857,672 53	3,353 17	11,134 03	1,312 50		15,799 70	1,873,472 23	30,137 75

TABLEAU 4—Comptes des recettes, etc. (*Suite.*)

Nom de la compagnie.	Déductions.				Recettes nettes corporatives.		Disposition des recettes nettes corporatives.					Balance au compte des profits et pertes.	
	Taxes.	Intérêt sur obligations.	Autres déductions.	Total des déductions.	Profits.	Pertes.	Dividendes. Actions ordinaires.	Dividendes. Actions privilégiées.	Fonds d'amortissement.	Réserve	Total.	Av.	Dt.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
*Canadian Northern Telegraph Co.	1,426 72	....	....	1,426 72	58,665 67	....	....	....	....	....	....	58,665 67	....
Canadian Pacific Ry. Co.	....	....	....	....	1,121,734 34	....	....	....	....	....	....	1,121,734 34	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	....	....	....	....	....	30,137 75	....	....	....	....	....	....	30,137 75
Great North Western Telegraph Co. of Canada	21,907 13	20,000 00	20,231 09	62,138 22	262,048 30	....	†211,914 00	....	....	27,996 73	293,910 73	22,137 57	....
Halifax and Bermudas Cable Co., Ltd.	....	....	....	....	62,730 00	....	15,000 00	....	....	....	15,000 00	47,730 00	....
Marconi Wireless Tel. Co. of Canada	....	....	....	....	21,062 62	....	....	....	....	....	....	21,062 62	....
North American Tel Co.	848 15	....	6,676 85	7,525 00	....	1,796 84	....	....	....	....	....	....	1,796 84
Pacific Cable Board	....	....	....	....	27,904 45	....	....	....	....	....	....	27,904 45	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Commission	....	....	....	....	11,721 29	....	....	....	....	....	....	11,721 29	....
Western Union Telegraph Co.	....	....	....	....	238,312 46	....	....	....	....	....	....	238,312 46	....
Totaux	24,182 00	20,000 00	26,907 94	71,089 94	1,804,179 13	31,934 59	226,914 00	....	....	27,996 73	254,910 73	1,549,268 40	31,934 59

* Pour six mois expirés le 31 décembre 1914. † Loyer des lignes à bail.

TABLEAU 5—Poteaux-milles et milles de fils, par classe.

Nom de la compagnie.	Adresse.	Poteaux-milles.		Milles de fils.				Multiples.
		Exploités par la compagnie.	Exploités par une autre compagnie.	Galvanisés.	Cuivre.			
					Aériens.	Souterrains.	Immergés.	
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Canadian Northern Telegraph Company	Toronto	6,387·60	75·00	19,013·90	603·80	51·70	....	450·00
Cie du Chemin de fer Pacifique-Canadien	Montréal	14,338 00	....	47,743·00	18,315·00	402·00	114·00	37,046 00
Service télégraphique de l'Etat	Ottawa	10,487·50	....	11,096·25	346·00	....	353·25	....
Grand Trunk Pacific Telegraph Co.	Montréal	3,185·25	....	8,187·25	6,413·25	....	....	....
Great North Western Telegraph Co. of Canada	Toronto	9,305·00	....	27,101·00	2,126·00	255·00	131·00	3,340·00
North American Telegraph Co.	Kingston, Ont.	44·00	....	664·00	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario Ry. Com.	Toronto	330·00	....	1,407·00	....	....	....	....
Western Union Telegraph Co.	New-York	2,819·31	....	17,130·60	†8·40	†39·00	†51·10	*446·90
Totaux	....	46,896 66	75·00	132,343·00	27,812·45	747·70	649·35	41,282·90

†Cable aérien. * Parcours conducteur.

